

SZEGED FÖLDRAJZI ENERGIAI ÉS A VÁROS HATÁSTERÜLETE

Írta: A. NAGY MIKLÓS

A város sokféle lehetséges meghatározását eggyel gyarapítva felfogásunk szerint a földrajzi értelemben vett város helyzeti és helyi energiák összesűrűsödésének helyén időbeli fejlődéssel létrejött és az adott társadalmi-gazdasági kor függvényében jelentkező munkamegosztásos települési szervezet. [18].

A város létrejöttében és fejlődésében a természeti földrajzi tényezők mint helyzeti és helyi energiák, az idő mint a munkavégzési folyamatokhoz, tehát a városképződéshez is szükséges kellék, a társadalmi-gazdasági tényezők pedig mint az adott korban érvényesülő és történelmileg akcióképes mozgatóerők vesznek részt. Az időtől most eltekintve, a másik két erőcsoport akként működik össze, hogy a mindenkor meglevő természeti földrajzi energiák érvényesülésének intenzitását a koronkint változó társadalmi-gazdasági helyzet szabja meg.

Felfogásunk szerint valamely város tájba ágyazott fejlődésének vizsgálata — visszatekintően és előrepillantólag egyaránt — akkor helyes, ha előbb számbaveszi a helyzeti és helyi energiákban megmutatkozó természeti földrajzi tényezőket, majd hatásaikat leméri a város életének egyéni időbeosztása szerint tagolt társadalmi-gazdasági korok városfejlődésében. A várost tápláló tényezők súlya, valamint hatósugaruk ugyanis koronkint változik; a *genetikus tárgyalásmód* pedig a jelenlegi helyzet felméréséhez okvetlenül szükséges.

A múltnak a hatóerők szempontjából mérlegelt elemzése után összegezzhetjük a várost jelenleg fejlesztő, illetőleg fenntartó erőket. Ezt követőleg kell megállapítani a várost tágabb és szűkebb értelemben tápláló területeket, azokat a tájakat tehát, amelyekre a városi funkciók hatósugara kiterjed. Lehetőleg pontosan ki kell jelölni a mai várostest valódi — nem közigazgatási! — kiterjedését, és utalni kell a fejlődés irányára is.

Ez után kerülnek egyenkint elemzésre a városi tájban ható természeti földrajzi tényezők, majd — amennyiben rendelkezünk biztos támpontokkal — a ma érvényesülő gazdasági-társadalmi erők. A speciális településtervezési kapcsolatokat az elemek, erők számbavételekor kell kidomborítani. Helyes azonban, ha a természeti földrajzi, illetőleg a gazdasági-társadalmi tényezők együttes hatásaként is számbavesszük a tanulságokat, javaslatainkat a település fejlesztésére, tervezésére vonatkozólag. Ezzel a gyakorlat számára könnyen áttekinthető összegezést nyújtunk.

Helyzeti energiák. A helyzeti energiák olyan természeti földrajzi előnyök, amelyek a településnek más területhez, tájhoz, településekhez viszonyított fekvéséből származnak. Kihasználásuk szerepkörökhöz hasonlítható, amelyekben a városi funkciók kiábrázolódnak. Így pl. amikor Szegedet mint hídfővárost, vásárhelyet, vagy tiszai-marosi hajózási gócpontot emlegetjük, akkor voltaképpen az átkelési, a tájak érintkezésében fekvő hely, illetőleg a háromágú hajóvíz szegedi városi szerepkörében megjelenő helyzeti energiákról van szó.

Hogy valamely település egyáltalában — a fogalom klasszikus: polis, urbs értelmezésében, tehát nem közigazgatásilag és hivatalosan — várossá lett, s mint ilyen évszázadokon át funkciókat gyakorol, annak előfeltétele a helyzeti energiákkal való felruházottság. Ez a helyzet a városok túlnyomó nagy többségében. A szabályt erősítő kivételekre csupán néhány kivételes, hatalmi okokból telepített város — Madrid, Bukarest, Canberrá stb. — szolgálhat például.

Szeged helyzeti energiái az alábbiakban foglalhatók össze: 1. A város a Tisza és a Maros, mint hajózási és védelmileg jelentős nagyságú folyók mellé települt.

2. A város közvetlenül a Maros torkolata alatt van. Ez számára a háromágú hajózási víz előnyét jelenti és helyzetét — ebből a szempontból — hasonlóvá teszi Tokajéhoz vagy Csongrádéhoz.

3. A város a Kárpátok medencéjét északnyugat-délkelet irányban átlósan szelő főútvonalnak arra tiszai metszéspontjára települt, ahol az útvonal egyfelől a legkevesbé tér el a Duna könyöke (Vác) és a Porta Orientalis (a Temes és Cserna völgyfőit összekötő hágó) között húzható egyenesről, másfelől az útvonalon való közlekedést a legkevesebb folyóátkelés terheli. Szegedtől északra az útvezetés nemcsak a Tiszán, hanem a Maroson, sőt az átlós út legrövidebb vonálazása esetén még a Hármas-Körösön történő átkelést is szükségessé teszi. Szegedtől délre viszont az útvonal feleslegesen tovább hosszabbodnék meg.

4. A tiszai ártér Szegednél erősen összeszűkül. Így itt viszonylag jó átkelőhely van.

5. Szeged négyes tájtalálkozásban fekszik. Itt érintkezik a Duna—Tisza közti Homokhátság, a Tiszamellék, a Marostól északra fekvő Tiszántúlból a Békés-Csongrádi löszhát, valamint a Marostól délre fekvő Temesköz vagy Bánát.

A *Homokhátság* túlnyomórészt homokkal fedett magasabb felszínű, északnyugat-délkelet irányú mélyedéssorokkal (semlyékek) behálózott táj. Kultúrállapotában a belvizek elleni védekezés iránt erősen igényes. A homoktalaj mikroklimája, párosulva a magas napsütéstartammal és a viszonylag megfelelő csapadékmennyiséggel, elsősorban nagyarányú szőlő- és gyümölcskultúra létrejöttéhez ad lehetőséget. A semlyéksorok vonulási irányában kedvezőek, ezt metszőleg pedig akadályozottak a közlekedési vonalak.

A *Tiszamellék* jelenkori és régi ártér: a szegedkörnyéki tájak erózióbázisa. *Szeged mint jellegzetes ártéri város, legközvetlenebbül a Tiszamellék tájérőinek hatása alatt áll.*

Az árvizek és belvizek ellen egyaránt magas szervezetszerű védelemre szorul. Alacsony fekvésű öntés- és réti, valamint szikes talajú folyómenti sáv ez a táj, amelyben a gazdasági élet a vízi közlekedéssel, vízi foglalkozásokkal, az öntözéses földműveléssel, állattenyésztéssel, az ártéri erdők kihasználásával, az üdülési- és

sportlehetőségek kiaknázásával, vízigényes iparágakkal kapcsolatos. A terület az észak-déli közlekedés számára földrajzi energiákban gazdag, a nyugat-keletiekre nézve pedig nagy akadály. A településre alkalmas szintek kiterjedése igen csekély és szigetszerű.

A Békés-Csongrádi löszhát kedvező éghajlatú és jó mezőiségi talajban gazdag, elsőrangú búza és kukorica, cukorrépa, rosnövény és takarmánytermelő, valamint nagyállattenyésztő terület. Az árterek fölé átlag 5–6 m-rel teraszszerűen emelkedő vezérszintek a táj legnagyobb részében a települések számára biztonságot nyújtanak a vizek ellenében. A felsoroltak közül ebben a tájban legkönnyebb a vizek elleni védekezés. A túlnyomórészt tökéletes síkságú felszín pedig minden irányú közlekedésre akadálytalanságot biztosít.

A Temesköz (Bánát) öntésföldekkel sűrűn beszótt infúziós löszterület. Benne belvízvédettség csak magasrendű szervezéssel érhető el. Ezért a terület jelentős része nem rendelkezik a települések számára megfelelő vízvédettséggel. A sok jó talaj és kedvező éghajlat folytán, mint kultúrtájnak nagyok az agrárlehetőségei, s ezt még előmozdítja az idegen terülről származó (allochton) vizekben való gazdagsága. Ez a táj köti össze Szegedet a legközelebbi erdő- és bányavidékkel is.

A négy, eltérő termelési, települési és forgalmi feltételekkel rendelkező táj találkozásánál épült Szeged. Fekvése révén a tájak kicserélésre váró termékeinek természetes piaca, a tranzitó áruk raktározóhelye, elosztási és szállítási központja.

Helyi energiák. A helyzetiekkel ellentétben ezek valamennyien állandóan hatnak, és a települést mindazon időtől fogva fejlesztik, amikor kihasználásuk megkezdődött. A helyi energiákban rejlő értékek biztosítják általában a város folyamatos életét, sőt a technikai civilizáció haladtával egyre növekvő jelentőséget adnak a városnak még azokban az időszakokban is, amikor a helyzeti energiák csupán csekély kapacitással vagy kihagyásosan működnek közre a város életében. Azokat a periódusokat, amelyekben csupán a helyi energiák élnek a városban, a gépkocsi működésében az üresjáratéhoz lehetne hasonlítani, míg azokat a hosszabb, normálisnak nevezhető korszakokat, amelyekben a helyzeti energiák is hatnak, a gépkocsiénak valamelyik sebességre történt bekapcsolásával lehetne illusztrálni.

Szeged helyi energiái ez idő szerint a következők: 1. Viszonylag nagy kiterjedésű árvízbiztos települési szint, amely ma már nem csupán az eredeti természetes árvízi kiemelkedéseket tartalmazza, hanem a mesterségesen feltöltött részeket is.

2. A Maros és a Tisza révén közvetlenül nyerhető javak és értékek (öntöző- és ipari víz, hal, homokfésések, uszadékfa, üdülési- és sportlehetőségek).

3. Bőséges, jó minőségű és nem túlmélyen rejtőző (118–502 m) pleisztocén és levantei rétegekből származó ártézi vízkészlet.

4. Szeged területén aránylag kis mélységből gyógyhatásokkal is rendelkező hévíz nyerhető. Az ok az itteni geotermikus gradiens alacsony értéke: 19–20 m-enként lefelé haladva a mélyfúrásokban, a hőmérséklet 1–1 fokkal emelkedik (a földi átlag 33 m). A gyógyerejű hévizek Szegeden más oldalról biztosítják a fürdőzési és gyógyítási lehetőségeket, egyben alkalmat adnak épületek és üzemek fűtésére is.

5. A város közvetlen környezetében sok a változatos, tehát különböző irányú termelésre alkalmas jó talaj (újszegedi öntéstalajok, a város körüli feketeföldek, humuszos homoktalajok).

6. Szeged ártéri város voltához képest viszonylag jó épületalapozási lehetőségekkel rendelkezik.

7. Főleg tisztavölgyi környezetéhez képest kedvező lehetőség áll fenn Szegeden az év nagyobbik felében a csapadék- és szennyvizeknek gravitációs úton történő elvezetésére.

8. Szegeden bőségben található a tégláégetésre alkalmas agyag.

Természetesen sem a helyzeti és helyi energiák csoportja egymagában, sem pedig az egyes erők külön-külön nem hatnak a város életében önállóan. Az energiák egymástól kölcsönösen függnek és sokszorosan összekapcsolódnak.

Nézzünk erre néhány példát!

A tiszajobbparti árvízbiztos eredeti települési terület magassága Kogutowicz Károly megállapításai alapján általában a Tisza 0 pontja (74,39 m) feletti 6 méteres szint. Fellelhető ez a szint a kiskörúton belüli főszigeten, az alsóvárosi szigeten, továbbá a felsővárosi szigetekben is. E területeken tehát biztosítva volt eredetileg a települések árvízvédelme. A szint jelentősége azonban a belvárosi főszigeten szorosán összekapcsolódik azzal, hogy ott közvetlenül hídfőt is képez, tehát itt szerepe kettős: települési szint és átkelőhely. Az alsóvárosi szigeten a jó talajjal, a felsővárosi szigetekben a folyók révén nyerhető halászati és hajózási értékekkel kombinálódik az árvízbiztos települési szint. A későbbi, nagyobb kiterjedésű város vesztett ugyan településbiztonságából és az alsóvárosi sziget sok jó termőtalaja is megfogyatkozott, viszont az árvíz elleni sikeres védekezés és a feltöltések révén újból megnövekedtek ezek az értékek. Másrészt a Felső-Tisza túlzott megkurtításával és a tiszai ártérnek Szegeden történt erős megszükitésével, valamint egyéb támogató okok folytán is a városi szint korábbi árvízbiztonsága illuzórikussá vált, s a ma lehetséges maximális árvízmagasság esetén — ami kb. 10 m a Tisza 0 pontja felett — a városnak úgyszólván egyetlen pontja sincs biztonságban. Ugyanezek a körülmények viszont pl. a tiszai hajózás lehetőségeit emelték.

Az energiatényezők ilyenfajta összekapcsoltságára a példákat folytatni lehetne.

Fel kell ismernünk, hogy *a természeti földrajzi energiák nemcsak egymással, hanem az idő tényezőjével is szorosan összekapcsolódnak*. Ime, erre is néhány szegedi példa! A Tisza völgye általában süllyed, tehát Szeged területének erózióbázis jellege erősödőben van. Nagyságrendileg kisebb időfokozat a talajfejlődési folyamat. A történelem, s főleg a legújabb technikai haladás időegységei még kisebbek. Az idő azonban valamennyi nagyságrendjében intenzíven befolyásolja a földrajzi energiákat: növeli vagy csökkenti jelentőségüket, sőt egyeseket létrehoz, megsemmisít. Csupán a legutóbbira hozzuk fel példaként, hogy az artézi vízkészlet a XIX. századdal, a hév- és gyógyvizek a XX. századdal léptek a helyi energiák közé, ezzel szemben a Tisza halbősége megszűnt, a téglagyártásra alkalmas agyag néhol erősen fogyóban van stb.

Időtényező és fennállási energia. A helyzeti energiák különböző korbeli érvényesülése és a helyi energiáknak a technikai civilizáció fokozódásával általában együttjáró meggyarapodása miatt külön is vizsgálni kell az időtényezőt. Ámde a város kezdetei óta eltelt *abszolút időmennyiség* korántsem mindenkor jelenti a helyzeti energiák sokasodását. Egyáltalában nem bizonyos, hogy a különböző korszakokkal együtt változó helyzeti energiák addicionálódnak az idő múlásával és egyre inkább elősegítik a város fejlődését. Gyakran fordul elő a városnak olyan korszaka, amelyben a helyzeti energiák jelentős része csipkerózsikaként szunnyad. (Ilyen pl. Szeged átkelőhely szerepe 1919, de főleg 1944 — a vasúti híd felrobbantása — óta, a háromágú hajóvíz a tiszai hajózás teljes, illetve részleges csökkenése miatt 1919, illetve 1955 óta.) A helyzeti energiák átmeneti szunnyadása azonban nem jelenti elhalásukat. Feléledésük néha robbanásszerű. (Pl. nagy haderők tiszai átkelése 1941-ben és 1956-ban Szegednél, lökészerűen jelentkező tiszai hajóforgalom Bulgáriából.)

Más a viszony ezzel szemben az idő és a helyi energiák között. Itt általában egyenes az arány és mindkét tényező együtt szokott értékben növekedni. (Kivételes eseteket fentebb említettünk.) *A város fennállása óta sorban feltárássra kerülő helyi energiák mindenkör hozzáadódnak a már érvényesült korábbiakhoz, s azokat gyarapítják.*

A mondottak Szegedre is érvényesek. A helyzeti energiák váltakozó érvényesülése abban mutatkozott meg, hogy az átkelőhely, a folyók hajózhatóságából származó forgalom, a vízadta védelem, a négyes tájtalálkozó vásárhely volta mint földrajzi előnyök a város életében csupán szakaszonként működtek, a később felsorolásra kerülő korok tagozásában. A helyi energiák azonban — általában — összegeződtek: a megfelelő települési szintek, a folyók értékei akkor is tovább gyarapították Szegedet, amikor az artézi, majd a hév- és gyógyvizek feltárássra kerültek, vagy a talajokat a város környezetében fokozott intenzitással (paprikaföldekként, öntözéssel stb.) kezdték művelni.

Az eddig elmondottak azonban még nem támasztják alá kellő súllyal a város életében immár közel évezrednyi tartammal mérhető időmennyeiség abszolút jelentőségét. Márpedig pl. Szeged nagy kora is olyan pozitívum, amelynek értékelése nem hagyható el.

Mivel adhatjuk meg ennek magyarázatát?

Az egyszer idevezetett utak használatában megnyilvánuló konzervatívizmus; az artéri város esetében különös értékű városföld (urbanit) gyarapodása; a gazdaságtörténeti és társadalmi hagyományok súlya aligha minősíti valóságos nagyságára a várostelepülés kezdetei óta eltelt hosszú kor értékét. A helyi energiák lassú gyarapodása pedig korántsem lenne képes egy város fontosságát olyan mértékben fokozni az idő múlásával, amilyenről pl. Szeged esetében is szó van. Más erőknél is hatni kell itt!

Úgy véljük, hogy nagy része van a városi súly növekedésében a biztonság fokozódása, a higiéné emelkedése, a forgalom zavartalan lebonyolíthatósága, általában az alkalmasabb, jobb, szebb, kényelmesebb település létrehozása érdekében elvégzett nagy munkáknak is. Szegeden mindezek: a városi élet kezdetei óta kialakult települési és közlekedési rend; a vizek zabolázására végrehajtott földmozgatások, a csatornázás, fásítás, kertesítés talajalakításai, a partkiképzés, a hatalmas feltöltések stb., vagyis a város érdekében kifejtett temérdek munka óriási tőkeként kamatoznak ma még akkor is, ha egyszerűen és közvetlenül hasznuk le nem mérhető. DUGONICS, VEDRES, TISZA LAJOS, LECHNER és annyi más: Szegedért dolgozó, a város szellemi gyarapodását munkáló, a tudósok, művészek hosszú sora is beletartozik abba a leltárba, amely végső eredményként adja meg a város mai értékét.

A társadalom szellemi és fizikai erő kifejtésének, a sokféle munkának a fennállási idő folyamán a város helyére koncentrált hatalmas mennyisége raktározódott fel egyre gyarapodó értéként minden régi városban. Ezt a földrajzi energiákon és egyszerű időmennyeiségen túlmutató nagy pluszt nevezzük fennállási városenergiának.

Meglátte gyakorlatilag is bizonyítható! Alighanem ez egyik gyökere a világszerte tapasztalható általános urbanizálódásnak. De igazolja a fennállási városenergia létezését az a feltétlen szabályszerűség is, amellyel a katasztrófák folytán elpusztult valamennyi igazi város rendre feléled, újjá-

épül, sőt még gyarapszik is értékben az elavult részek, berendezések korszerűsödésével. Erre nemcsak az európai pusztító háborúk során rombadólt városok gyors újjáépülése példa, hanem az is, hogy a politikai hatalom támogatásának hiánya ellenére is továbbfejlődik minden igazi város (pl. Konstantinápoly a fővárosi jelleg megszűnte után).

Szeged esetében is az ismétlődő árvizek, tűzvészek, történelmi csapások és a politikai hatalom ellenkező szándéka gyakran okozott rövidebb-hosszabb ideig tartó visszaesést vagy megállást a fejlődésben. Mindazonáltal a város nyugodtan tekinthet jövője elé. Minden alkalommal uralomra jutottak eddig azok a hatalmas erők, amelyek a bajokon átsegítették, fejlődésében továbbvitték. A város minden visszaesés után szebb, több, értékesebb lett a következő fejlődési periódusban az előbbinél. Réá is áll Párisnak, ennek a több évezredes igazi városnak a jelmondata: *Fluctuat, nec mergitur!*

Természetesen a fennállási energia értéke sem független a természeti földrajzi és gazdasági-társadalmi tényezőktől. Faktorjelentősége azonban annál nagyobb, minél erőteljesebbek a várost nevelő táji és társadalmi-gazdasági erők. S minthogy a város feltétlenül táji erők méhéből születik, ezekről állíthatjuk, hogy bizonyos minimumokon alul a fennállási energia képződése meg sem indul, bármekkora idő elteltével sem. Ezért fordul elő sűrűn, hogy hosszú ideig fennállt középkori magyar faluk szinte nyom nélkül enyésztek el egyszeri-kétszeri pusztulásuk után. Városainkkal ehhez hasonló nem fordult elő.

Szeged táji erői és a várossal összenőtt társadalmi-gazdasági képződmények (az ország általános jelentősége, gazdasági ereje, kultúrája) mindenkor feltétlenül elég nagyok voltak ahhoz, hogy itt fennállási energia képződjék az évszázadok során.

A földrajzi energiák érvényesülése Szeged története során

A földrajzi energiák számbavételében követett sorrenddel máris jeleztük, hogy *Szeged városias fejlődésében kimagasló szerepet a helyzeti energiák vittek*. Ez egyébként minden városra, főleg pedig minden történelmi múlttal rendelkező városra áll. Még a Szegednél jóval alacsonyabb nagyságrendű városok is elsősorban a helyzeti energiákból táplálkoznak, illetve a többi települések közül történt kiemelkedésüket ezeknek köszönhetik.

Szeged településének őstörténeti, magyarság előtti vizsgálataiból ismeretes [1], hogy a település kezdetei a folyómenti fekvéssel, az itteni halászzattal és vízi gyűjtőgető foglalkozásokkal (csikászat, pákászat, mada-rászat, sulyomszedés, nádvátság), vadászattal; továbbá a folyóparti réteken, legelőkön állattartással függenek össze. A kis halász-vadász-pásztor-település helyét a mai Tömörkény-utca környékén sejtik. A honfoglalás utáni település lakói a történeti és nyelvészeti kutatások egybevágó bizonyossága szerint csakis magyarok lehettek. A SZEGED szó a nyelvészeti magyarázatok közül legvalószínűbben a SZEGLET-tel értelmezhető.

Számunkra azonban ezúttal az urbánus település gyökerei a fontosak!

Hogy Szeged milyen régi városi település, azt a történelmi bizonyítóanyagon túl urbanitjának vastag volta is igazolja. Az 1879. évi árvíz után felállított királybiztosság az újjáépítés előtt kutatófúrásokkal tárta fel a városterületet. A lemélyesztett 63 fúrás közül alig néhány haladt keresztül természetes képződésre valló talajszelvényen; a többiben 3, sőt 4 m vastag városi eredetű feltöltésanyag alatt érték el az iszapos-löszös anyaközeteket. A sáncásások és rekonstrukciós alapásások idején talált régi, nagy, földbesüllyedt harangok és hajómaradványok ugyancsak a város régi múltjáról, eredeti domborzati viszonyairól, valamint ősi foglalkozásairól tanúskodtak.

Szeged alapításának pontos éve természetesen nem ismeretes.

Bizonyítja környezetéből való korai — XI. századi — kiemelkedését, hogy már első királyaink idejében gyakran esperesi, főesperesi, székhely. Ehhez az egyházi — mai értelemben: igazgatási — szerepkörhöz a gazdasági alapot kétségtelenül a háromágú hajózóvízen és a Tisza-Maros összefolyásán nyugvó forgalmi sűrűsödés adta.

Elsősorban az erdélyi, kisebb mértékben a máramarosi kőszobányák-ból kitermelt és a Maroson, Tiszán leúsztatott só tárolása, őrzése, elosztása és továbbszállítása, majd az ugyancsak erdélyi eredetű fa, nemesfém és építőkö kezelése táplálta a városias településnek az életét Szegeden az *első országszervezés korában*. A város történetének ezt a kezdeti korszakát — helyi okokból — a kb. 1000—1250 közti két és fél évszázaddal határolhatjuk el. [2].

A város illusztris történetírója, Reizner [26] szerint kétségtelen, hogy Szegedet már az országszervező István király jelölte ki a só egyik legfontosabb országos raktáraként. A sóhajók és sószállító szekerek javítását végző iparosok, az esőre kényes anyag védelmét szolgáló sópajták, az adminisztratív, őrző és kezelő személyzet lakása, a fuvarosok és sóvételekre érkezők beszállói és vendégfogadói stb. messze kiemelték Szegedet a Tisza és a Maros mentén egybeült őstermeléssel foglalkozó helységek közül. A település ispáni rangban álló vezetője vármegyevezetői hatáskörrel bírt. Az Aranybulla (1222) által is megnevezett szegedi sóház — később királyi sókamra — szerepe a magyar korai középkor jórészt terményszolgáltatású életében a későbbi állami pénzügyigazgatóságokéval hasonlítható össze. A település ekkor már az egész középső ártéri szigetre — kb. a mai Tisza Lajos körúttal bezárt terület — kiterjedhetett.

A *tatárjárás viharaiban 1241-ben elpusztult Szeged is*. A várost IV. Béla király újjáépítteti, sőt a sóházak és kezelőik védelmére a környék népe számára menedékkül föld, fa és vízárók kombinációjával erős várat építtet.

A tatárjárásig Csongrád ősi földvára látta el a védelem szerepét; most ezt Szeged veszi át. Így Szeged új szerepkörhöz, a vár-as helység (város) szerepköréhez jut és ezt közel hat évszázadon át meg is tartja. Városépítésre ártéri város jellegénél fogva volt alkalmas, mert könnyen ki lehetett vezetni a Tiszából a vár igazi védelmét jelentő vízárkot.

A már korábban is vásárhely, tehát városfunkciók szerepkörében működő Szegedet a királynak 1247. évi szabadságlevele emeli városi rangra. A Szeged egész története folyamán annyira jellegzetes polgárság képződése ekkor indul meg.

A város történetében a *tatárjárás utáni kor* kb. másfél évszázadig tart: a XIII. század közepétől a XIV. század végéig. A helyzeti energiák közül eddig érvényesült az ártéri szigetek településbiztonsága, a háromágú hajózóvíz és a négyes tájérintkező. Ezek mellett hatott a folyók, vízvilág és rétek-legelők helyi energiája. Most bontakozni kezdenek az átkelőhely és

a nagy kárpátmedencei útvonal, mely egyéb utak csomózásának, továbbá a környék jó termőföldjének településfejlesztő erői is.

A XIV. század elejétől a törökudulásig terjedő kb. két és egynegyed évszázadban mindezek a földrajzi energiák a középkori Szeged felvirágzásához vezetnek.

Mint az ország déli részének legfontosabb városa, különleges szervezési szerep-körhöz is jut a Balkán felől egyre fenyegetőbbben jelentkező ozmán hatalom elleni harc során. Ez okból Szegednek ezt az első nagy fellendülését *a török elleni hadi felvonulások korának* mondjuk.

A XIV. és XV. századból, továbbá a XVI. század elejéről számtalan okleveles adat bizonyítja, hogy Szeged akkor hazánkban egyik legfontosabb városa volt. Jelen-tősége Budával és Székesfehérvárral majdnem egyenlő, sőt némely időben azokat túl is szárnyalja. Kiváltságokkal bőven felruházott, gazdag, izig-vérig magyar város volt. Bár ebben a korban gyakran »palotás Szeged«-ként emlegetik, valószínű, hogy a kövel jobban rendelkező többi magyar város az épületek külső pompájában felülmúlta.

Az országon keresztültutázó *Bertrandon de la Brocquière* 1433-ban Szeged óriási élelmiszer- és halbőségéről, nagy daru- és tuzokpiacáról, lóvásárjáról ad leírásában hírt. Zsigmond, Albert, I. Ulászló és a Hunyadiak korában a Szerémségből Lengyelországig eljutó alföldi borkereskedelem székhelye. Híres a város nagy állat-vásáraitól és sok mészárszékeiről. A sókamarából kifejlődött pénzügyigazgatási hatásköre időnkint egészen a pénzverésig terjed. Több egyéb királyi hatóság, hivatal székhelye, várnagya egyben Csongrád megye főispánja. A szegedi várnagyi uradalom hatáskörébe tartozik még Kiskunhalas város is. A város nagysága, gazdagsága országshoz és külföldön egyaránt ismert; diákjai a bécsi, pádovai és krakkói egyetemeket járkák.

A település a kor vége felé elfoglalja ugyan már az összes ártéri szigeteket, de a várostest még hosszú ideig nem egységes. Három része a tulajdonképpeni Szeged város (a vár és a délről csatlakozó palánk), a XV. század első felében városi rangra emelt Alszeged, és a faluként megmaradt, de egyre erősebben iparosodó Felsősziget. A három településrész külön fejlődését természeti, földrajzi okok (domborzat, víz-rajz) indokolják.

Ebben a korban a városias fejlődés elérte már azt a fokot, amelyen *a három település jogilag egységbeforrt, jöllehet a külön ártéri szigetekre való földrajzi széttagoltság még századokig megmaradt.*

Helytörténetjeink az egyesülést a XV. század második felére teszik, azonban még Mátyás király 1459-ben kelt szabadalmi levele is külön adja meg a két városhoz a hetivásár és mészárszéktartás jogát.

A török elleni hadi felvonulási központ szerepkörében Szeged első ízben 1394-ben mutatkozik. Itt rendezik és gyakorlatoztatják ekkor a Balkánra vonuló és az 1397. évi nikápolyi csatában résztvevő csapatokat. A hadiszervezési központ jelleg később fokozatosan még erősödik. Ebből a szempontból kimagasló, európai jelentőségű csúcspont ér el Szeged 1444-ben. Itt zajlanak le azok a diplomáciai események, amelyek I. Ulászló és Frigyes békekötése, majd I. Ulászló és a török közti békekötés, később ennek felmondása és a várnai csatához vezető hadsereg szervezése eseményeivel kapcsolatosak. Országos központ Szeged 1526-ban is. Ide hívják össze az országgyűlést, és ide vonul Zápolya János erdélyi vajda 40 ezer főnyi nagy hada.

Szegednek a török elleni hadi felvonulások korában vitt kimagasló szerepéhez elsősorban a Porta Orientalis felé vezető út menti fekvése, átkelője, további tiszai hajóútja adta meg a földrajzi alapot.

Szegedet ebben a virágzásában pusztító orkántként érte a középkori magyar nagyhatalom bukása Mohács mezején.

A város — katonai szervezési központ jellegének megfelelően — temérdek élelmiszerral, tízezrekre menő juhállománnyal együtt esett a Mohácsról idevonuló Ibrahim zsákmányszomjas seregének áldozatául. Bár a lakosság nagyrésze a Tiszántúlra menekült, a pusztulás nagy volt. A várost kirabolták, felperzselték, ezeket és ez-

reket hurcoltak el rabként, más ezeket pedig vadállati kegyetlenséggel koncoltak fel. Mindamellett a város már 1528-ban úgy ahogy, újjáépült, sőt Zápolya János ural-
kodása idején nem is szállta meg a török, és meglehetősen jelentős szerepet tölt-
tött be a Zápolya-országrész életében. Zápolya halála után egyre-másra érték a tör-
ök becsapások, 1542-ben pedig a török véglegesen meg is szállta Szegedet.

Az 1542—1686-közi, közel másfél évszázadra terjedő *török hódoltság*
korá Szeged életében ismét új korszakot jelentett. Újból érvényesültek
— bár csonkán, töredékesen — az előző kort jellemző helyezeti és helyi
energiák, a leigázó hatalom alacsony kultúrfoka miatt azonban a városi
élet a korábbi időkhöz képest erősen visszahanyatlak.

A török kényszermunkával felújította, sőt a korábbinál jóval nagyobbra és
modernebbre felépítette a várat. Még Arad lakosságát is kötelezték fairtasra és a
szálfáknak a Maroson történő leúsztatására, a vár számára építőanyagul.

Ismét előtérbe lép tehát Szeged katonai szervezési központ szerepe. Ezzel szo-
rosan összefüggött polgári igazgatási funkciója is. Szeged szandzsáksági székhely
lett és élén a bég állott. Hatásköre Csongrád, Solt, Bács, Bodrog megyékre terjedt
ki és alája tartozott a kalocsai, szabadkai, zombori és titeli vár is. A szörnyű ki-
záskmányolás és a temérdek — 21 féle — adó, de főleg az általános személy- és
vagyonbizonytalanság miatt azonban ez a nagy hatáskör csak területileg jelentős;
a hozzátartozó lakosságszám a Hunyadiak és a Jagellók korához képest roppant ala-
acsony. Megyényi területek szinte teljesen lakatlanok, puszták. Magának Szegednek,
mint közvetlenül a szultáni kincstárnak adózó *khász-városnak*¹⁾ valamivel több a

¹⁾ Eperjessy K. felfogása szerint (5) Szeged nem khászváros volt, hanem Szolnokhoz, Gyu-
lához stb. hasonlóan várral megerősített szandzsákszékhely. A nem-török lakosság a váron
kívül lakott.

biztonsága környezeténél. Amíg tehát a környezet falui és a Duna-Tisza közén a
kun szállások csaknem kivétel nélkül elpusztultak, addig Szeged relatíve kiemel-
kedik a hódoltsági területen, mint település. Lélekszáma a XVI. század közepén kb.
12 ezer fő lehetett. A korábban magyar, jelentős hányadában iparos-kereskedő lakos-
ság helyett azonban sokféle balkáni jövevény és török telepszik be, és a középkori
viszonyokhoz mérten művelt lakosság kultúrája hovatovább a falusi népével lesz
egyenlő.

Ehhez az általános képhez mindazonáltal hozzátartozik annak megemlítése, hogy
Szeged továbbra is gyakorolta korábbi gazdasági és szellemi funkcióit, bár csökkent
mértékben. Tudomásunk van a felsőszigeti hajóácsok folyamatos működéséről, s az
ottani edényégetők tiszai kotrék (uszadéka) kihalászásával tartották üzemben ke-
mencéiket. Palánkon sokféle egyéb iparos működött. Időnkint nagy számban haj-
tottak fel állatokat a szegedi országos vásárookra és a marhakupeczek, főleg pedig a
mészáros cég tagjai fontos szerepet vittek a város közéletében. Ők voltak azok is,
akik a legtöbbet utaztak, s így a külvilággal való összeköttetést jelentették. A vá-
sárokon az állaton kívül sokféle iparcikk is gazdát cserélt: patyolat, selyem, csizma,
darutoll, szárított és sózott hal, méz stb.

A török hódoltság egész tartama alatt Szegeden volt a kolduló szerzetként
nagy területen lelkészkedő ferencesek központja. A rendházfőnök egyben püspöki
helynökként működött.

A török uralom elnéptelenítő hatásának fontos területi következménye
volt, hogy a *Szeged körüli falvak elpusztulásával azok határa* eleinte bér-
letként, később a faluk teljes feledésével minden feltétel nélkül *Szegedhez*
csatlakozott. A város így főleg a Duna—Tisza közén gyarapodott nagy ki-
terjedésű legelőkkal. Dél és délkelet felé domborzati és vízrajzi okok foly-
tán az egykori faluk emléke nem enyészett el, sőt a békésebb XVIII. szá-
zadban ezek sorra újjá is települtek. Ezzel szemben a várostól északra és
északnyugatra levő óriási területen — Kiskundorozsma kivételével — a
XX. század közepéig nem újultak fel a faluk. A falumentessé vált hatal-
mas földeket a szegedi lakosság extenzív módon, homoki legelőknék hasz-
nálta fel. Ez Szegeden századokra fölénybe juttatta a lakosság állattartó
nagygazda elemét.

Néhány héttel Buda felszabadulása után Szegedről is kivonult a megszálló török várórség (1686. október 22.). Helyébe Habsburg-birodalmi hadak jöttek. Egy emberöltőnyi zavaros idő veszi kezdetét: az 1686—1718. közötti felszabadító-háborúk kora.

A háromágú hajózóvíz, a jó tiszai átkelőhely és a nagy transzverzális út menti fekvés helyzeti energiáiból táplálkozott Szeged élete ebben a korban. A város épít-ményeinek, utcáinak állapota nyomorúságos. Az 1522-ből ismert szízen felüli *utca* helyett 1719-ben négyszáz alatt volt az adó alá vonható rendes épületek száma. Nagy része van a város leromlásában az embertelenül, sőt egyes források szerint még a töröknél is embertelenebbül adózató császári kamarai kormányzatnak. A Szegedtől közvetlenül délkeletre húzódó török határ felé szüntelenül idegen katonaság vonul át, sarcolja, fosztogatja a várost. Ebben a korban bizony nem jelentett előnyt a lakosság számára a város tiszai átkelőhely jellege! Nagy számban telepítik be a rácsokat határőrökként. Ezekkel, a császári zsoldosokkal, németekkel, görögökkel, törökökkel Szeged belső része szinte teljesen elvesztette magyar jellegét. Inséges esztendőket hoztak a kuruc háborúk is. Végül a várost csaknem teljesen elpusztította az 1712. évi hatalmas tiszai árvíz. Ekkor még az a gondolat is felmerült, hogy helyesebb lenne Szegedet feljebb, a Maros torkolatával szemben újjáépíteni. A város mai helyén lévő domborzati viszonyok földrajzi energiájának tulajdonítható, hogy a tervtől mégis elálltak.

A korban legfontosabb Szeged végvár és katonai szervezőhely jellege. A török hatalom a temesi bánságot egészen az 1718. évi pozserováci békéig megszállva tartotta. Ez ellen a védelmet a Tisza vonalán és a Maros mentén egészen Aradig Szegedről irányították. A felszabadító hadak egymás után vonultak át a városra; a kor valamennyi jelentős hadvezére járt Szegeden. A városban katonai tárházakat, élelmezőházakat és sütőházakat rendeztek be és tartottak — nagy létszámú katonaság számára — üzemben. Mindez együttvéve kidomborította a szegedi vár nagy jelentőségét.

Egyébként a várat 1714—1716 között teljesen újjáépítették. A korszerű falakkal, védőművekkel, felvonóhidassal és egyéb kapukkal, löportoronnyal, hadikórházzal stb. ellátott vár területe több mint 12 kat. hold volt. A várhoz délről csatlakozó Palánkot, valamint a vár nyugati előterét nagy félkörben földhányásból, földbástyákból és széles vízesárokból összeállított hadimű, az ún. Eugenius-sánc védelmezte. A Palánk és a sánc által védett terület összesen elérte a 40 kat. holdat.

A várépítéskor és az Eugenius-sánc készítésekor végrehajtott hatalmas földmozgatáshoz a katonai hatóságok ismét a szomszédos megyék kényszermunkáját vették igénybe. A fuvarozók és alkalmi munkások egyrésze aztán később is Szegeden maradt, gyarapítva a város megcsappant lakosságát. A nagy földmunkák jelentősen megváltoztatták a felszíni és magasságviszonyokat. A várat és Palánkot feltöltötték és a felszínt elegyengették. Viszont a külső lapos részeket, amelyek a főszigetet az alsóvárosi és felsővárosi természetes kiemelkedésektől elválasztották, tovább mélyítették, elmocsarasították. A vízenyős mélyedések közül kiemelkedő szigetekre települt város artérii jellege tehát ebben a korban erőteljesebbé vált. Később ugyancsak sok gondot és munkát okozott a kiásott részek feltöltése.

A nagy katonai védelmet élvező város polgári igazgatási szerepköre természetesen erősen megnőtt. Az 1715. évi országgyűlés Szeged jogi helyzetét kedvezően rendezte, amennyiben újra becikkelyezték a szabad királyi városok sorába. Már 1687-ben megszervezik a szegedi harmincad (vám-) hivatalát, amely a török földről érkező árukat kezeli és karbantartja az utakat. Újra ide helyezték az erdélyi só főraktárát, és egészen Belgrádig innen látják el a Délvidéket sóval. A Tiszán és Maroson leúsztatott fa kereskedelme fontos foglalkozássá lett. Megszervezik a tiszai hal értékesítését. A vízi közlekedés biztosítására a kamara a Maros medrét Gyulafehérvártól a torkolatig megtisztíttatja a megfeneklett tuskóktól és veszélyes malmoktól. Fejlődik a szárazföldi közlekedés is. 1717-ben postahivatalt állítanak fel a Buda, Nagyvárád és Szabadka—Zombor—Zenta-felé vezető utak keresztesződésében. Ettől az időtől Buda felé kocsiposta közlekedett, Aradon át, Erdélybe pedig katonai fedezettel haladó küldöncposta működött. 1723-ig a város újból megyeszékhely lett, bár ebben az időben mindössze 7 község volt Csongrádban.

Mindezek azt igazolják, hogy a város földrajzi energiái alapján ismét visszatért a törökkor előtti szervező szerepköré. Polgárosultságban azonban nagyon hátramaradt Szeged. De la Croix Paitis mérnök-kari ezredes 1712. évi, árvíz előtti

térképéből és városleírásából tudjuk, hogy a Vár-Palánk, Alsóváros és Felsőváros városrészei között mocsarak, ártéri mezőségek terjengetek. Alsóváros és Felsőváros lakossága ekkor is magyarajkú, de Vár-Palánké igen vegyes. A nagy várépítkezés után jelentős számú német iparosság vándorolt be; a megélénkülő forgalmat pedig a városban megjelenő zsidó kereskedelem is igazolja.

A következő várostörténeti korszaknak, az 1879. évi nagy árvízig terjedő több mint másfél évszázadnak a küszöbe a pozserováci békekötés éve: 1718.

Ekkor a török feladja a temesi bánságot. Az ugyan Bánát néven még további hat évtizedig katonai igazgatás alatt marad, de Szeged mindenesetre nem végvár és határváros többé. A katonai parancsnokságot Temesvárra helyezik át. A város fejlődéséhez nagy, új lehetőségek nyílnak a csaknem lakatlan, elvadult, de kultúrtájja alálkülő, kiváló talajú Bánát felszabadulásával. A többi irányban már korábban is ható szegedi vonzáskör a XVIII. század második évtizedével megkezdődő hosszú békés korban szabadon érvényesülhetett.

Vegyük sorra a földrajzi energiák érvényesülését legplasztikusabban mutató várostörténeti eseményeket ebben a korban!

A Szegeden integrálódó helyzeti-helyi energiák és társadalmi-gazdasági tényezők együttese a várostest nagyságában jelentkezik. Ez pedig ekkor erősen kiterjeszkedett.

A város funkcióinak gazdagodása és a lélekszám emelkedése nagymérvű horizontális növekedést hozott létre, mégpedig anélkül, hogy egyidejűleg a vertikális beépítettség fokozódott volna. Annak, hogy Szegeden 1879-ig vajmi kevés emeletes ház épült, egyaránt oka volt a téglaegetéshez szükséges tüzelőanyag hiánya és az agrár-foglalkozással, sok állat tartásával együttjáró földszintes épület, udvar, kert nagy területigénye. A laksűrűséget-emelő-polgárosulás csak késlekedve, nagy interferenciával követte az általános lélekszámemelkedést. Az ártéri szigeteket elválasztó mélyebb, betelepítetlen részek, a nagykiterjedésű piacok, széles állathajtóutak és a katonai létesítmények (lőtér, sánc, várak) szintén fellazító hatással voltak a várostestre. Szeged mindenkor fennálló alacsony laksűrűségét mindez együttesen eredményezte.

Ilyen körülmények között a város szaporodó lakosságát csakis a településbiztonságot valóban nyújtó ősi ártéri szigetekeken kívül fogadhatta be. Ezért egyre újabb területek gyarapítják a várostestet. Elsőnek a legforgalmasabb, Buda—Temesvár közti nagy transzverzális útvonal melléke telepszik be. A budai kapu a nagy útvonalnak, a mai Kossuth Lajos sugárútnak kb. Vadász-utca kiágazásánál levő részén zárta le a Palánkot. Az ettől északnyugatra lévő állat- és gabonapiac, katonai gyakorlóter (»Mars« mező) környéke hamar beépül. Fogadókat, lakóházakat, kórházat emelnek, majd az 1739. évi nagy pestis emlékére épített Szent Rókus kápolnáról ezt az egész »Újváros«-t Rókusnak kezdik nevezni. Egy darabig ugyan még a települést kívülről övező feketeföldeken természetett sok kukoricáról »Kukoricaváros« is neve volt ennek a városrésznek.

Messze vezetne Rókus fejlődésének elemzése. Itt csak annyit jegyzünk meg, hogy az aránylag magas (80—81 m), főforgalmi útvonal mellett fekvő, sok jó talajú Rókus fejlődése különösen a XIX. századvég iparosodásában hatalmas mozgatóerőként hatott Szeged urbanizálódására. Voltak évtizedek, amikor Rókus fejlődése szinte Szeged fejlődésével volt egyenlő. Itt alakult ki a nagyarányú szegedi fuvarozás. Itt épülnek meg az első vasútvonalak: Pest felé 1854-ben, Hódmezővásárhelyre és Szabadka—Zomborra 1864-ben. Rókusra telepszének legtömegesebben az első gyárak, és itt választott telephelyet az első téglagyár, ami a városias építkezésnek szinte jelzője volt. Itt bontakozik ki az ipari jellegű (aklos) sertésenyésztés, és ennek a városrésznek a területén épülnek fel később a nagy területigényű katonai és bírósági intézmények, a villany- és gázugyár, a közúti villamosvasút telepe, a nagy raktár-gazdasági telepek stb. A városközpontot Rókus felől elérő főút torkolatában van ma is Szeged forgalmi gócpontja. Mindez szemléletesen bizonyítja a gazdasági-társadalmi fejlődés ezen korszakában a nagy transzverzális út és átkelőhely jelentőségét, Szeged város testén belül pedig Rókus nagy urbánus erőt.

A várostest fejlődésének következő állomása Móraváros betelepülése volt. Értelhető, hogy erre a területre csak jóval később, más, alkalmasabb részek elfoglalása

után került sor, minthogy Rókushoz képest átlagosan 1 méterrel alacsonyabb (kb. 80 m). A felszín is egyenetlenebb, gödrösebb Rókusnál: több helyen igényelt feltöltést. Móraváros helyén 1827-ig lapos részekkel megszakított szántók voltak; ekkor házi telkek számára parcellázták. Az új városrész fejlődése vontatottabb Rókusénál, aminek a belvízkárokon kívül az is oka, hogy a sok kertes ház miatt fontos talaja gyengébb, sok a szikes.

A XVIII. század elejéig hármás (Vár-Palánk, Alsóváros, Felsőváros), majd a XIX. század első harmadában már ötös (az előbbieket és Rókus, Móraváros) tagozású várostest fejlődéséhez szorosan hozzátartozik az ártéri szigeteket elválasztó mélyedések sorsa is. Az előbbieken vázolt új városrészek létrejöttével párhuzamosan haladt előre a *jelentős kiterjedésű mocsaras-vízállásos laposok feltöltése*. Az ehhez igényelt földmozgatásokat a XVIII. század derekától mindmáig változatos indítékú közmunkákkal, továbbá igen sok egyéni munkával végezték és végzik. Évszámokkal és eseményekkel alig megfogható hatalmas tájalakító teljesítmény volt ez; korábbi részlete csupán előhírnöke annak az óriási földmunkának, amely az 1879. évi nagy árvizet követte. A munkák végeredménye az a mai városi táj, amelynek immár természetesnek tűnő, bár mesterségesen kialakított alapja a szegedi urbanit.

A szegedi elkülönült településszigetek egysége a XIX. század közepe felé létesült. Előbb a városfejlődést nagyban akadályozó Eugenius-sánc elhordását és a várárok betömését engedélyezi a hadügyminisztérium, majd később — napjaink előtt éppen egy évszázaddal, 1857-ben — megszüntetik a szegedi vár erődítmény jellegét, és a kilövési tereket is telkekre parcellázzák.

A városlapnak most vázolt fokozatos növekedése a fennállási energiának beszédes bizonyítéka.

Egészen külön fejlődik a várostest tiszabalparti része, *Újszeged*. Elsőnek a mostani hidfőnél telepitének harmincadhivaltalt (1715), bár a legrégebb szegedi látképen szemlélhető tutajhidás tiszai átkelőt is védelmezi már az újszegedi oldalon lévő erődített híd (1698). A rendszeres település a XVIII. század közepén indul meg; ennek fejlődése a szőregi koronauradalom felvirágzásával kapcsolatos. 1796-ban Újszegedet mezővárosi rangra emelik, de különállóságát Szegedtől egészen a nagy árvizig megtartja. A tiszai és marosi árvizek, valamint a belvizek elleni küzdelem sorozata Újszeged története. Hogy alacsony fekvése ellenére mégis egyre fejlődött, annak oka, hogy a szegedi és szőregi természetes kiemelkedések közt 7 km-re összeszűkülő átkelőhely tiszai árterén van. Nem kis mértékben járul hozzá a kezdettől fogva kertváros jellegű település fejlődéséhez kiváló minőségű öntéstalaja. Újszeged legnagyobb részét 80 m alatti szintjeit csakis töltésrendszerrel lehet megvédeni az árvizektől. A sok töltésképzés földigénye következtében hatalmas kubikgödörök keletkeztek. Ezeket akarták eltüntetni, egyben a szegediek számára zöldterületet is biztosítani, amikor az újszegedi ligetet 1858-ban telepítették. 1875 táján az ármentesítések előrehaladtával nagyarányú bérföldkiosztás vette kezdetét, azonban 1877-ben csaknem az egész települést elpusztította az árvíz. Újszeged 111 házából csak 7 maradt meg, ezek viszont a tűz martalékává lettek. Az árvíz tanulságai alapján végre csatlakozott Újszeged Szegedhez. A mai várostest jogi egysége tehát csak a nagy árvizet közvetlenül követő időben (1880) jött létre.

Szándékosan nem foglalkozunk most a szegedi tanyák ezen korbelti betelepülésének körülményeivel. A nyugatra és északnyugatra terjedő homokszágból, valamint a tiszta jobbparti Szeged alatti öntésföldekből ugyan ebben a korban nagy terület a város birtoka volt, azonban települési értelemben nem volt a várostest része.

A várostest gyarapodásának kérdése szorosan összefügg Szegednek, mint a különböző tájak találkozásánál fekvő vásárhelynek e korbelti fejlődésével.

Hiszen éppen azért kellett a településnek terjeszkednie, mert a növekvő forgalom miatt egyre több ember választotta lakóhelyül. Szeged lélekszámgyarapodása ugyanis mindenkor túlnyomórészt a bevándorlásból, nem pedig a természetes szaporodásból táplálkozott.

A szegedi vásárhelynek a legnagyobb tömegű terméket a közelebbi és távolabbi környék mezőgazdasága, továbbá a Tisza, Maros, majd a vasútak révén a hegyvidékek erdőszete és bányászata szolgáltatta. A gyáripár fejlődésével a nagytömegű

szállítmányok közt egyre fontosabbá vált a szén is. A későbbi magasabb életigények kielégítését szolgáló ipari nyersanyagok és készgyártmányok, kultúr- és luxuscikkek már jóval kisebb árutömeget jelentettek. A vasutak kiépülése után értékre és súlyra egyaránt jelentéktelenné zsugorodott a korábban oly fontos só.

Szeged erős ütemű vásárhely-fejlődése tehát szervesen kapcsolódik a talajok e korbeli növekvő mértékű kihasználásához, a szekérfuvarozó, vízi és későbbi vasúti közlekedéshez, valamint a civilizáció meg kultúra általános emelkedéséhez.

A forgalom egy része csupán átmenő jellegű volt. Elsősorban a Bánátba irányult, minthogy a szegedi tiszai átkelő ennek a tájnak a kapuja és Szeged a nagy kárpátmedencei transzverzális útnak fontos állomása. A bánáti újjátelepülés és kultúrtájalakítás nagyban fejlesztette a XVIII—XIX. századi Szegedet, hiszen városunk a bánáti munkákban — főleg a XVIII. század első felében — szervezési központként is szerepelt. Természetes, hogy az ősi és természetes bánáti központnak, Temesvárnak kiépültével Szegednek ez a szerepe fokozatosan elhalványult. Kultúrális téren azonban Szeged, mint az egész Délvidék központja egészen az új országhatárok megvonásáig erősen érvényesült.

Ragadjunk ki néhány várostörténetileg érdekes adatot az elmondottak alátámasztására!

A mezőgazdaság általános fejlődése közepette, különösen a francia háborúk (1792—1815) teremtek nagy konjunktúrát a gabona, dohány és más agrártermékek számára. A gabonaszállítás főleg hajón történt, ami a szegedi hajóács és hajójavító, valamint kötél- és ponyvagyártó ipart mozdította elő.

Vedres István, a város európai látókörű reformer mérnöke 1805-ben szegedi betörkolású Duna—Tisza csatorna, téli kikötő és gabonatarház tervét készíti el. Ugyanő Vedresházán (Újszegedtől délre) mintagazdaságot alapít, majd 1825-ben könyvet ír a különleges homoki gazdálkodás érdekében [9].

Már a század első évtizedével megkezdődik a szegedi gyümölcstermesztés. 1830 táján megindul a tanyavilágra történő kirajzás. 1851-ben a város homoki legelőiből 10 ezer holdat hosszújáratú bérletként oszt ki. 1860. táján nagy tömegekben kerül piacra Bács-Bodrog és Torontál megyében a szegedi tanyavilágban termelt gyümölcs. Az 1870-es évek végén már kb. 30 ezer ember él a szegedi tanyavilágban.

A paprika-Szegeden a XVIII. század negyvenes éveiben honosodott meg, de nagyobb arányokban csak a XIX. század második felétől termesztik és dolgozzák fel. Az első paprikamalom 1874-ben kezdte meg működését; 1880-ban megindul az export Ausztria, Németország, Svájc, Franciaország felé és az Egyesült Államokba.

A régebből fennálló felsővárosi sóraktárakhoz 1783-ban 4 új sópajta épül. Ugyanitt a fatelepek is bővülnek. Ebben az évben a felsőtiszparti sóraktárak és fatelepek együttes területe már 54 kat. holdra nőtt. A növekvő tiszai szállítás előmozdítására a partfalat mintegy 200 m hosszban kövel építették ki.

A forgalom erős gyarapodására vall, hogy 1822-ben megalakul a Szegedi Kereskedők Testülete.

Vegyűk szemügyre a szegedi gyáripár kialakulásának néhány jelentősebb állomását! 1840-ben üzemek létesülnek keményítőgyártásra, szeszfőzésre, sziksó feldolgozására. 1843-ban alapítják meg az első szalámigyárat, 1854-ben az első gőzmalmot, 1858-ban a gyufagyárat, csontlisztgyárat, 1865-ben légszesz (gáz-) gyárat; 1868-ban egyszerre két téglagyár kezd meg működését. 1870-ben asztalos, bőr- és szabóipari szövetkezetek alakulnak. 1872-vel, a céhek eltörlésével különösen megindul az iparfejlődés. 1873-ban alakul az első kötélgyár, 1875-ben a felsőtiszparti szalámigyár. Az említett üzemalapítások csupán példaképp kívánják bemutatni az erős iparosodást, amely Szegedet ebben a korban, főleg az árvíz előtti évtizedek lendületében jellemezte.

Az üzemalapítások finanszírozására egymás után bankok és takarékpénztárak létesülnek; első köztük 1845-ben a Szeged-Csongrádi Takarékpénztár.

A szárazföldi forgalmat nagy szekérfuvarozó magánvállalkozók bonyolítják le. Tovább fejlődik azonban az 1717-es szerény kezdetből a posta személyszállító szol-

gálata is. Budától Szegeden át Temesvár-Báziásig 1792-től kezdve már hetente kétszer közlekedik kocsipostajarat. Különösen *Vedres István* idejében Szegedről minden irányban utakat építenek.

A tiszai átkelőforgalom megkönnyítése céljából 1803-ban hajóhidat létesítenek. Egyidejűleg készül el a mocsaras újszegedi ártér keresztülhidalására egy kb. 3 és fél km. hosszú közúti töltés, az ún. »százlábú híd«.

Tovább fejlődik a tiszai-marosi hajózás. 1833-ban megérkezik Szegedre az első gőzhajó, 1844-ben megalakul a Tiszai Gőzhajózási Társulat. A Maroson is közlekednek megfelelő vízállás esetén kisebb hajók Makóig.

A vasúti közlekedés fontos évszáma 1857. Ekkor épül fel a szegedi vasúti híd, és ezzel hézagmentessé válik a vágányos összeköttetés Pest-től Szegeden át Temesvárig. A nagy transzkontinentális út fontosságát bizonyítja, hogy a bécsi főútvonalat kivéve, ez a vasútvonal készül el az összes többi előtt az országban.

Szeged kultúrközponttá alakulásában fontos szerepe van a piaristáknak. A Délvidék kultúralódásában nagy hatással működő szegedi kegyesrend 1720-ban kezdi meg tanítását. 1801-ben alapítják az első nyomdát, 1838-ban a zeneiskolát, 1845-ben a tanítóképző intézetet, 1846-ban a reáliskolát. Az első kószínház 1856-ban épül meg.

Az elmondottakból kitűnik, hogy *Szeged valamennyi városfejlesztő földrajzi energiája a gazdasági-társadalmi lehetőségeken belül 1718—1879 között maradéktalanul érvényesült.* Hiányos lenne azonban a fejlesztő földrajzi erők bemutatása a kárt okozók említése nélkül.

A XVIII. század eleje óta a városfejlődést gátló természeti földrajzi jelenségek közül hármat kell részletezni: a homoki területek túlzott lefolytatása miatt bekövetkezett talajpusztulást, a vadvízkárokat, és a mindkét előzőnél súlyosabb árvízveszedelmet.

A növényzettel csupán gyengén megkötött duna-tiszaközi homok talajtakarójának részleges pusztulása, felszakadása és a homok mozgása, főleg erős északnyugati szelek alkalmával, idézett elő pusztító homokveréseket. Az ellenük javasolt erdősítés, szőlőtelepítés már a XVIII. század végén megindult. Ebben a korban, főleg *Dugonics* és *Vedres* voltak a homokmegkötés szószólói. A végleges megoldást csak a XX. század hozta meg.

A vadvízkárok természeti okai az időnkénti nedves évjáratok, a Duna—Tisza közeének általános délkeleti lejtése, a Szeged felé vezető semlyéksorok és a homokhát-ságban található vízrekesztő rétegek. A vizeknek Szeged számára veszélyt jelentő lefolyását azonban erősen fokozta a belvíz-levezetés szervezatlenségével párosult egyre nagyobb arányú földművelési területfelhasználás. Az északnyugat felől érkező vadvíztömegek főleg a város közvetlen környékének feketeföldjein és a kiépülő homoki tanyavilág alacsonyabb fekvésű épületeiben tettek sok kárt. A bajok igazi orvoslása itt is egészen a XX. század közepéig késott.

Az árvízveszedelem főleg a Tisza felől — bár néha a Marosról is — fenyegette Szegedet. A veszély évtizedről-évtizedre fokozódó növekedésének okai közül első a Felső-Tisza célszerűtlen szabályozása, kanyarulatainak túlzott mértékű átvágása és a folyó töltésezése, miáltal az árvizek lefutási ideje megrövidült, tetőzési magasságuk viszont egyre emelkedett. A második ok az, hogy a töltések között lévő hullámtér — minél több mezőgazdasági, illetőleg települési terület nyérése érdekében — túlságosan megsűkítették. Ez a Tisza szabályozása során Szeged és Újszeged között is megtörtént. Az árvízveszélyt növelő harmadik ok az volt, hogy Szeged város-terstének újabban keletkezett részei a réginel alacsonyabb szintekre települtek; való-sággal lecsúsztak az ősi árvízbiztos szintről.

Az árvízveszedelem növekedése vezetett a városfejlődési korszakunk végét jelző 1879-es katasztrófához.

Az 1712-es árvíz óta 1740, 1741, 1750, 1765, 1770-ből maradtak fenn híradások súlyosabb tiszai veszélyekről. 1772-ben a Tisza kiöntése Szőregig terjed. 1816-ban a fenyegető belvíz és árvíz elleni védekezéshez az *Eugenius*-sánc földjét is hordják már — persze engedély nélkül — töltésezésre. Újabb árvízveszedelem lép fel 1830-ban, 1845-ben, majd egymás után 1855-ben, 1857-ben, 1858-ban, továbbá 1869-ben.

Ez utóbbi évben Újszeged is víz alá került; teljes pusztulásáról 1877-ben már fen-
tebb szó volt. Szeged tiszai fenyegetettsége annyira ismeretessé vált az országban,
hogy 1872. május 9-én maga a király utazott ide, a veszélyeztetett várost megtekint-
teni. Hiába voltak azonban a különböző átmeneti intézkedések, az 1874. és 1875. évi
körtöltésépítési tervek, 1876-ban a Tisza a percsorai szakasz felett áttörte a töltést
és a várost ettől kezdve már csak néhány gyenge keresztgát védelmezte. Három fű-
részgárban termelték szakadatlanul a deszkát a keresztgátak erősítéséhez, az idő-
járási jelenségek azon évekbeli szerencsétlen összetalálkozása folytán a veszély mégis
folyton nőtt: a Tisza szinte állandóan magas vízállású volt. A katasztrófát nem le-
hetett elkerülni.

1879. március 5-én a várostól északra, több mint 20 km-re levő petresi töltés-
rész beszakadt és a felduzzadt Tisza 6 méteres vízoszloppal zúdult a percsorai rétre,
majd a jobbparti tiszai ártér mélyedésén Szeged irányába hala^{tt}. 6-án átszakadt a
sövényházi nyúlgát; 7-én hajnalban a víz megtöltötte a Fehértó medencéjét. Egy-
idejűleg keresztöltötte Szeged—Algyő között a vasútvonalat is, és elpusztította Algyő
és Tápé községeket. Az áradat március 7-én délután már két oldalról, észak és nyu-
gat felől elérte a várost védő, hevenyészetten megerősített alacsony földtöltéseket.
Az árvíz előtt utolsó Budapestre induló vonat 8-án Fehértónál már víz alatt álló
síneken haladt. 10-én Kiskundorozsmára tört be az ár, és 300 házat döntött össze.
12-én éjjel az orkánszerűvé vált nyugati szél hullámverése 25 m hosszban beszaki-
totta a szilléri töltésszakaszt. A résen betört víz a város felé hömpölygött, mindenütt
először a mélyebb fekvésű részeket töltve meg. Elsőnek Rókus és Felsőváros nyu-
gati része került víz alá, de a Csongrádi-sugárút magasabb szintje töltésként fel-
tartóztatta. Ennek áthágása után Felsőváros keleti részét borította el az áradat.
Újból védelmet jelentett egy ideig Palánk és Móraváros számára a magasabb szin-
ten vezetett budai országút (Kossuth Lajos sugárút) és csak miután ezen is felül-
emelkedett a víz, tört be a Mars-tér és a Kálvária-út felé, előntve az útjába kerülő
városrészeket.

*Szeged pusztulása teljessé vált. A város 5723 házából 5458 összeom-
lott, s ezzel lezárult a »régie« Szeged kora.*

A városfejlődés következő korszaka 1879-től 1919-ig tart. Kezdetének
legfontosabb és szinte kizárólagos eseménye Szeged újjáépítése. A rekon-
strukciós munka országos törvénnyel életrehívott újjáépítési kormány-
biztosság (az ún. királybiztosság) fennállásához (1879—1884) fűződik. Az
óriási, 14 és fél millió akkori értékű forintnyi újjáépítési költség előterem-
tésében, a tervezésben és a munkák végrehajtásában résztvevők nagy
száma, valamint az egész ország, a Monarchia, sőt Európa számos állama
részéről mutatkozó érdeklődés és segítőkészség nemcsak a szolidaritásnak,
hanem Szeged e korbeli jelentőségének is bizonyítéka. Egyébként nem-
csak a tervezésben vettek részt külföldi szakértők, hanem a végrehajtott
műszaki munkát is számontartották, sőt alaposan meg is bírálták (így pl.
STÜBBEN kölni városi főmérnök a *Deutsche Bauzeitung* 1887. évfolya-
mában).

A rekonstrukciós munka két részre tagolódott: Szeged településbizton-
ságának fokozására és egy korszerű új város létrehozatalára. Mindkettőre
az elmúlt nyolc évtized során sok és nem ritkán marasztaló kritika hang-
zott el, holott az akkori pszichológiai és társadalom-gazdasági viszonyok
között jobb megoldás aligha volt elképzelhető, és abban a korban célját
mindkettő el is érte. Azaz: biztosították az újjáépítők Szegedet az árvíz
ellen, és a kornak, meg az akkor belátható jövő fejlődésének megfelelő új
várost építettek fel. Természetes, hogy a történelmi, gazdasági és társa-
dalmi viszonyoknak olyan sarkos fordulóira, amilyenek az első, majd a
második világháború után bekövetkeztek, a rekonstrukció két vezéralakja,
TISZA LAJOS és LECHNER LAJOS nem számíthatott előre.

Tanulmányunk céljának megfelelően át kell tekintenünk a városban és környező tájában érvényesülő földrajzi energiák szempontjából, hogy milyen elvek valósultak meg Szeged újjáépítésekor!

A településbiztonságot a tiszai árvédelmi töltések megerősítésével, a város körüli körtöltés megépítésével, végül Szeged tervszerű, fokozatos feltöltésével érték el.

A tiszai töltések magasságát 8,85 m-re méretezték (a Tisza akkori számítású — 73,808 m. tszfm — 0 pontjához képest). Bár ezt a magasságot az árvíz egyszer veszedelmesen megközelítette (1895-ben 8,84 m), sőt két ízben (1919-ben 9,16 m, 1932-ben pedig 9,23 m), túl is haladta, a tiszai árvédelmi töltés eddig feladatát betöltötte. Az árvizek tetőzési szintjeinek sorozatos emelkedése azonban igazolja, hogy Szeged településbiztonságában nem csupán a szegedi kistáj, hanem csaknem másfélszáz-ezer km²-nyi tiszai vízgyűjtőterület természeti, földrajzi és gazdasági-társadalmi erői is közreműködnek.

A körtöltés sokat vitatott helyességű megépítését főleg az emberileg akkor teljesen érthető félelemmel lehet indokolni. A lakosság joggal tartott attól, hogy valahol, jóval Szeged felett, újból átszakad a tiszai védgát, s a víz ismét a mélyfekvésű ártérről fogja Szegedet megtámadni. A körtöltés 13 km hosszban építették meg. Félköralakban fogja át észak, nyugat és dél felől a jobbparti városrészt; a körülfogott terület nagyságát Szeged azon évtizedekben mutakozó — az előzőekben már vázolt — fejlődési irányvonalának megfelelően, igen bőven méretezték. A körtöltés magassága 1,5 m-rel emelkedik az 1879-es árvíz szintje fölé (ez 8,22 m volt), sőt a korona domborúsága ezt még további 32 cm-rel tetézte. Így tengerszint feletti magassága 83,77 m lett, ami a Tisza 0 pontja fölött közel 10 m-es magasságot, a környező terepszint felett pedig 3—4 m-es kiemelkedést jelentett. Egyes részeit közlekedési okokból még magasabbra építették. Az óriási építmény elismerésre méltó alkotás; a város képeinek egyik legfőbb jellegzetessége, és Szegedet falakkal védett középkori városhoz teszi hasonlóvá. Annak a rendeltetésének, amelyért építették, késégtelenül megfelel. Más kérdés, hogy az újabb városfejlődéssel mennyiben hangolható össze. Gazdaságossági okból néhol egyesítették a vasúti pályával, azaz egyszerre árvédelmi és vasúti töltés. Kettős szerepe azonban ellentmondásos. Mint árvédelmi töltés teljes tömörségre tart igényt, míg vasúti töltésként bárhol megszakíthatja az alatta vezetett út, vagy csatorna. A körtöltésnek Szeged települési területét lezáró szerepet szántak tervezői: valósággal kijelölték általa az akkori gazdasági-társadalmi perspektíva szerint belátható város méreteit.

A körtöltés megépítését követő korszak alapján hibás (mert tájszerűtlen) várospolitikája folytán azonban szerepének betöltése elmaradt. A körtöltésen belül településre alkalmas, jelentős nagyságú területek beépíthetetlenek maradtak, kívül viszont számos telep keletkezett olyan terepen, amely településre alkalmatlan. Mindkét jelenség az egészséges várostest súlyos kára. A kétféle felszín közt értelmetlen választófalaként emelkedik ma a körtöltés.

A tiszai árvízgát és a körtöltés megépítésén felül, legfőként nagyszabású feltöltéssel kívánták megadni Szeged településbiztonságát a Lechner-féle tervben. Ennek lett a legnagyobb kihatása a város további fejlődésére, és ennek korántsem előnyös nyomait viseli magán a városkép manapság is.

A feltöltés célja az árvédelmi gátak közé foglalt város biztonságának fokozása volt. Az ősi szegedi települések alapját képező ártéri szigetek összefüggését és a városalap általános megemelését kívánták vele elérni. Azt, hogy — a feltöltési munkák majdani végső eredményeként — a körtöltéstől övezett teljes terület, vagyis a 80 m fölé emelkedő szint, eredeti kiterjedésének mintegy 20—25-szörösére növekedjék és horizontálisan mindenütt elérje a körtöltést. Ez földrajzilag az évezredek fejlődés során kialakult természeti táj képeinek gyökeres megváltoztatását jelentette volna.

Szeged ugyanis a Duna—Tisza közti hátság keleti szegélyét alkotó, eredetileg 81—82 m közt váltakozó magasságú és csaknem tökéletesen sík infúziós löszfelszínre épült. A mai tiszamedertől átlag 1—2 km-re nyugat felé ezen a területen a holocénkor egyik szakában időszakos vízfolyás, tiszai oldalág medre volt. A kanyargós folyás később elhalt, és a történelmi időben már egy ágbán és mai medrében haladt a Tisza. A vízfolyás azonban összeszabdalta és erodálta megléte alatt a löszfelszínt; ez helyenkint — a medrekben — 3—4 méterrel, máshol csak 1—2 méterrel vagy még kisebb mértékben, de mindenütt lealacsonyodott. A letarolásból csak azok a szigetek maradtak ki többé-kevésbé, amelyekre az ősi szegedi telepek épültek. A szigetek

közi mélyedések, medrek is erózióval keletkeztek, viszont az erodált felszínre időnkinti elárasztás folytán folyóvízi lerakódások kerültek.

A királybiztosság ezt a szerfelett egyenetlen, gödrös, helyenkint 6—7 m-re is az árvízbiztos emelet alá nyúló és általában igen alacsony szintet kívánta a feltöltéssel előre meghatározott magasságúvá és tökéletes síksággá egyengetni, azaz visszaakarták állítani a Tisza eróziója előtti állapotot. Óriási munka ez, nemcsak az akkori idők technikai felkészültsége, de még a mai lehetőségek számára is! Hiszen ha átlagosan csupán 1 m-rel számoljuk is a feltöltésre váró szintet, ez a körtöltésen belüli közel 2800 kat. holdon több mint 15 millió m³ föld ráhordását jelentette volna. Nyugodtan állíthatjuk erről a legalább 3 millió vagont kitevő földmozgatásról, hogy Szeged számára gyakorlatilag kivihetetlen feladat volt. Pedig a feltöltés jóval vastagabb földréteget igényelt volna.

Annak a szintnek a magasságát, amely a rekonstrukciós várostervezők véleménye szerint már teljes biztonságot nyújtott volna Szegednek, *»eszményi nívó«*-ként szokták emlegetni. Rögtön itt meg kell jegyezni, hogy ezt a szintet a Tisza árvízi tetőzéskor azóta többször túllépte, tehát *még a feltöltés végrehajtásával sem érte volna el a város a valódi biztonságot.* A királybiztosság az eszményi szintet a kiskörúton belül, a Tisza 0 pontja feletti 8,22 m-ben (82,03 m), a nagykörúton belül pedig 7 m-ben (80,81 m) állapította meg. Amíg a tervezés szerinti fokozatos feltöltést az egész várostest területén elvégzik, elsősorban a 30 m széles kiskörutat és a 38 m-es nagykörutat töltötték fel a kívánt magasságra. Ezáltal ezek árvízi védgát szerepéhez jutottak. Ugyancsak feltöltötték a körutakat keresztező 7 sugárutat is. Fokozatosan kezdték végrehajtani az utcák, sőt a beépítés sorrendjében a telkek feltöltését is. Szeged így valósággal a szikes talajjavítás egyik módjaként alkalmazott skatulyázás állapotába került. De hasonlóná lett a hollandiai tengerszint alatti területek poldereihez is. A skatulyázással azonban éppen a lefolyó víz visszatartása a cél, a polderekből pedig sűrűn telepített és nagykapacitású szivattyúk emelik át folyamatosan a vizet. Szeged ezekkel ellentétben sem nem szikes mező, sem nem mélyföldi rét, hanem százezres lakosságú város, amelyből a vizek elvezetését intézményesen és feltétlenül biztosítani kell. De éppen ez: a belvizek elvezetése és a tiszai recipiensbe való juttatása nem teljesen megoldott probléma mindmáig.

Az *eszményi szint* folytán állt elő a *szegedi városkép sok groteszk, előnytelen különlegessége.* A város belső részein az eredetileg emeletesnek épült házak az utcaszint feltöltésével földszintesekké töpörödtek, s földszintjük ablakain át a járókelők a nedves gödörben berendezett lakásokba pillanthatnak. Persze, csak az utca van feltöltve, s az udvar vagy kert felől a ház továbbra is emeletes. A város külső részein viszont az előírással eszményi nívóra épített házak szinte gólyalábon állnak a feltöltetlen utcázsint fölött. Pincéjük a talajszint fölé emelkedik, ennek következtében tehát nem is pincének, hanem lakásnak használják. Ennek persze nem megfelelő, mert nedves. A földszint viszont már emeletnyi magasságra került. A város közepéről lassan-lassan elfogynak a *»víz előtti«* házak, de a külső részekben ezeknek a felemás épületeknek az eltűnése csak a távoli jövőben remélhető. Addig pedig a fonákság, befejezetlenség képe szemlélhető, egészségtelen lakások ezrei, telkek belsejében álló takaratlan tűzfalu melléképületszerű lakóházak vannak Szegeden mindenütt, ahol az eszményi szint fikciójához egészen a legújabb időkig ragaszkodtak. Súlyos kárt okozott a feltöltés az útburkolatokban is.

Ma már ez túlhaladott állapot. Szeged, 1942. évi városfejlesztési terve világosan megállapítja az új rendezési szintet. Ennek magassága mindenütt a terepszint közelében van; de 79,5 m alá nem süllyedhet a csatornázás érdekében. A helyi jelentőségű kiemelkedéseket és mélyedéseket pedig figyelmen kívül kell hagyni.

Jóllehet, a maga teljességében soha nem valósult meg és az idő is túlhaladta, a feltöltési munkák — minden károkozásuk mellett is — nagy jelentőségűek. A feltöltéssel kétségtelenül megnövekedett Szeged helyi energiaösszlete. Az ártéri város településre különlegesen alkalmas magasabb szintje terjedelmesebb, a vízfolyásokkal széttagolt várostest pedig egységesebb lett. Amiért az eszményi szint gondolatát egy emberöltő óta mégis jóformán kizárólag gáncs éri, azért csak részben hibázatható a Lechner-féle városterv. Ez ugyanis alacsony technikai fokon levő emberi munkával és néhány évtized alatt válté paralizálni a tájban ható erők — ez esetben a folyóvízi erózió — óriási szekuláris felszínalakítását. *Ez emberi munkának és a természeti erőknek ez a közös nevezőre hozatala súlyos nagyságrendi tévedés.* Azonban az indítékot hozzá éppoly joggal kereshetjük a természeti földrajz fejletlenségében és eredményei nem ismerésében, mint a kor túlzó derűlátásában.

Szegeden az árvizet közvetlenül megelőző évtizedekben nagyon erős volt a fejlődés. De az országban általánosságban is akkora volt a kultúrtájjá alakulás és épülés folyamata a tiszaszabályozás, futóhomokmegkötés, lecsapolások, a termelés és építkezés roppant megnövekedése stb. folytán, hogy az optimisták könnyen elhihették a LECHNER-féle rekonstrukciós tervekben a méretek reális voltát. Azt, hogy a körtöltésen belüli Szeged belátható idő alatt negyedmillió városra fog fejlődni, és abban is bízni lehet, hogy ebben a lendületben a feltöltés hatalmas munkája is megvalósul.

Az 1879—1919 közti korszak eleinte miben sem cáfolta meg a derűlátókat. Az 1880. évi 74 ezres szegedi lélekszám a korszak végére 124 ezerig emelkedett; óriási népességfejlődés ez, aminek a Szeged nagyságú hazai városok közt alig akad párja!

A rekonstrukció másik nagy célkitűzése, az új város létesítése, hatalmas építkezésekben valósult meg: A lakóházépítkezés időnkint rendkívüli méretű volt. Ma szinte el sem tudjuk képzelni az 1880. és 1883. közti évek építkezésének arányát, amelyben évente átlagosan csaknem 600 lakóház készült el. Megközelítette ezt az 1909—1912. közti 4 év is, amely alatt Szegeden összesen több mint 600 házat húztak fel. A városszabályozás, csatornázás, útburkolás, közintézmények létesítése természetesen a lakóházépítkezéssel párhuzamosan haladt előre.

A XVIII. század óta működő valamennyi városfejlesztő földrajzi energia az épülő szebb, célszerűbb, új Szegeden az árvíz előtt és után, mint azonos jellegű társadalmi-gazdasági korban egyaránt hatott.

A háromágú hajózóvíz révén a város élénk forgalmú tiszai és marosi hajó-, illetőleg tutajkikötő. A személyszállítás ugyan veszített jelentőségéből a vasutak fokozatos kiépülése folytán, azonban a teherfuvarozás sem azelőtt, sem azóta nem tapasztalt méreteket öltött ebben a korban. Főleg a rönk és hasábos tűzifa, gabona, kő, marosi homok, dunai kavics és kender érkezett nagy tömegben a szegedi kikötőbe.

A Budapest—Alduna közti nagy transzverzális útvonal modern forgalmi jelentősége Szeged számára már az 1857-ben elkészült vasúti hídval kifejeződött. A vasútvonalat keresztező nagyváradi—szabadkai fővonal is megépült még az árvíz előtt. A városnak ez a forgalmi csomópont jellege Szeged új korában tovább erősödött. 1883-ban megépült az Arad, 1889-ben a Zenta—Óbecse—Újvidék, 1897-ben pedig a Törökbecse—Nagybecskerek felé vezető vasútvonal. 1883-ban felavatták a tiszai közúti hidat, s ezzel Szeged az Alföld déli felének legfontosabb hajózási, vasúti és útközpontja lett.

A négyes tájtalálkozó fontossága Szeged életében elsősorban a Bánát és Bácska forgalmának idevonásával jelentkezett. Az első világháború előtti város üzleti forgalmának 2/3 része a Délvidékből táplálkozott; a Duna—Tisza köze és a Tiszántúl felé a kereskedelmi kapcsolatok ekkor még csaknem kiépítetlenek voltak. Nagyban fokozta a Bánátból és Bácskából származó forgalmat az, hogy Szeged iskolaváros jellege a sorozatosan megépülő tanintézetekkel, és internátusokkal egyre inkább kidombozott. Állandóan jelentkeztek már ebben a korban a város igényei az egyetemre is.

Az emelkedő kultúrát fel sem sorolható számú ipari üzem, kereskedelmi vállalat és pénzügyintézet támasztotta gazdaságilag alá 1919-ig. Ezek egységbefogására 1885-ben megalakul a Szegedi Ipartestület, majd a Szegedi Kereskedelmi és Iparkamara; ez utóbbinak területi illetékességébe még Újvidék is beletartozott. A belföldre és a vámkülföldre történő szállítások annyira megnövekszenek, hogy a személy- és rendezőpályaudvar bővítésének, valamint új központi pályaudvar építésének a szüksége jelentkezik. Az első világháború kitörése előtt a tervek erre el is készülnek, sőt 1916-ra megépül az új fűtőházi telep, mozdonyszín, és szelelő berendezés. A további építkezések a háborús helyzet súlyosbodása folytán elmaradtak, s a szegedi pályaudvarok rendezése mindmáig várat magára.

A város belső forgalmának gyors emelkedését és az urbanizálódást igazolja, hogy az 1884-től működő lóvasút helyett 1908-ban már villamosvasút szolgálja a megnövekedett tömegközlekedést. 1885-ben üzembe helyezik a városi távbeszélőhálózatot. A századforduló tájára kifejezett üzleti negyed alakul ki a városközpontban, ugyanitt teljessé válik az aszfaltozott útburkolat.

A helyi energiák elsősorban a város feltöltött területének növekedésével gyarapodtak. Szeged sok évszázados szétdaraboltság után ebben a korban területileg is egységes várossá vált. Ez a műszaki városfejlődés szempontjából is jó lehetőségeket teremtett.

Szegeden Zsigmondy Béla fúrta meg 1887-ben az első ártézi kutat. A korábbi rossz vízellátás megjavulásához fűzött reményeket ez annyira beváltotta, hogy a következő 7 évben (1894-ig) újabb 30 ártézi kutat létesítettek, majd számuk a korszak végéig közel 200-ra emelkedett. A szegedi ártézi víz kitűnő összetételével és bőségével értékes új városfejlesztő tényezőnek bizonyult. Itt jegyezzük meg, hogy 1889-ben az első szegedi gyógyforrást is átadták a forgalomnak. A nagykörúton fakadó Petőfi forrás sós-keserű, és szén-savtartalmú vize a vegytani vélemény és sok gyógyult szerint kiváló gyógyhatású. Palackozása jelenleg szünetel, de a termelés felújítása mindenképpen indokolt.

Nagyot gyarapodott Szeged helyi energiáinak súlya a várost övező és az egész kistáj talajának értékelkedése folytán. Ez nemcsak földjáradékszerűen a város általános fejlődésével magyarázható, hanem a nagymértékű talajjavítással is, ami homoki legelők, rétek, szántóföldek, sőt szikes talajok kertté és gyümölcsössé alakulásával kapcsolatos. A korszak négy évtizede alatt vált intenzív gyümölcsstermelő településsé Szatmáraz, a város körül pedig kertészetek és kertes települések létesültek, köztük első helyen Újszeged. Nagy talajjavító hatása volt a paprikatermesztés kibővülésének is. Mindez a nagy területű Szeged helyi energiáinak sorában a talajtényező értékét emelte.

Nem fejezhetjük megsem be az első világháború előtti Szeged fejlődésének földrajzi szempontú felvázolását anélkül, hogy rá ne mutassunk a hiányosságokra is. Főleg azokra, amelyek a későbbi, sokkal kisebb skálájú lehetőségekkel beköszöntő korszakban súlyos mulasztásként, eljátszott örökségként jelentkeztek.

Szeged 1914 előtt olyan jómódú város volt, hogy könnyűszerrel megoldhatta volna a tanyai problémákat, legalább olyan mértékben, ahogyan ezt Kecskemét vagy Hódmezővásárhely megtette. Semmiképpen nem látjuk továbbá indokoltnak, hogy a feltöltés helyett ésszerűen alkalmazható intenzív csatornázás óriási problémáját a gazdag Szeged a szegény Sze-

gedre öröközte! S ha a hivalkodó, sok kávéházú és palotájú belváros és elhanyagolt külvárosok közti nagy ellentétért a vád át is hárítható talán *a világháború előtti társadalom általánosan nem-szociális lelkiismeretére*, a kirívó bajok orvosolatlanságaért mégsem menthető fel Szeged. Ilyen volt a szomorúan magas tbc és tifuszhalandóság, és általában a rossz egészségügyi viszonyok, a piacok rendezetlensége, a zöldterület hiánya, a vas-kalapos elzárkózás a város nagy délnyugati határ részének (Alsóközpont, Várostanysa) közlekedési feltárása elől, és még sok más probléma amit aranyos humorral, de keserű őszinteséggel leplezett le MÓRA FERENC és néhány író társa.

Nemcsak a belterület és a tanyavilág fejlődése közt látunk aránytalanságokat, hanem a Szegedet környező tájak közt is. Éppen azok maradtak messze el a gazdasági és kulturális gyarapodásban, amelyek pedig később Szeged számára kizárólagos táplálóként maradtak meg: a Duna—Tisza közti tanyavilág és a Szeged—Hódmezővásárhely—Makó közti tiszántúli rész. Ebben pedig annak a szabálynak a megsértéséért marasztalható el a világháború előtti Szeged, amely kimondja, hogy *minden város szervesen tájába ágyazott organizmus, fejlődése környezetével párhuzamos, és a város mint szervezési központ felelős is tájának elmaradásáért*. Azaz: a városnak és tájának dialektikus kapcsolata és kölcsönös függése olyan tény, amelynek figyelmen kívül hagyása a városra is veszedelmes következményekkel jár.

Mind ezeket pedig nem szabad elhallgatni, ha visszaidézzük emlékezetünkbe azokat a panaszokat, amelyeket *Szeged következő korszaka* sajtójában és tanácsstermeiben hangoztattak. A világháború átmeneti beteges mozgalmassága (katonai átvonulások, szervezési központ, kórházak, hadifogolytábor stb.) után Szeged 1919-től ismét határvárossá lett.

Az átmeneti francia, majd az 1921-ig tartó jugoszláviai megszállás alatt még a Marosszög is kiesett a város vonzásköréből, s a Tisza meg Maros a felszabadító hadjáratok utáni emberöltőből ismert választóvonal szerepét vitte. Egyidejűleg a városba hatalmas rajokban érkeztek az új oszág határon túlról — főleg Erdélyből — beköltözők számára az otthon- és munkanyújtás, de legfőként az ország merőben jesen idegenek voltak, a sajátosan szegedi problémákat nem ismerték, s éppen ezért tájszerű beilleszkedésük elé nagy objektív nehézségek is tornyosultak. A gyors összehangolódás szubjektív akadályai pedig az újonnan betelepülők pszichológiai adottságaiból voltak emberileg könnyen megérthetőek.

A város forgalmát legerősebben tápláló területek, a Bánát és a Bácska, meg Szeged közé került új és merev országhatárok által okozott dekonjunkktúra, az új beköltözők számára az otthon- és munkanyújtás, de legfőként az ország merőben megváltozott politikai-gazdasági körülményei olyan korfordulót jelentettek Szeged számára, amelyben az alapkérdéseket kellett ismét felvetni. Miféle tápláló és fejlesztő energiákra építhet a város új helyzetében, melyek a feltárható új lehetőségek, és mindez milyen átállításokat ír elő?

Nyereséggként egyelőre csak Szegednek *egyetemi várossá* emelkedése jelentkezett. Természetesen az egyetem elhelyezésének súlyos kötelezettségével! Az egyetem Kolozsvárról, merőben más táji, sőt társadalmi környezetből helyeződött át Szegedre, s ahhoz, hogy sajátosan a város igényeire szabottan termeljen kultúrjavakat, előbb évekig tartó gyökerverésre volt szükség.

Mindenesetre számot kellett vetni az új helyzettel, amelyben a Szegedet 1919 után is tápláló három nagy helyzeti energia (a háromágú hajózó-víz, a transzverzális útvonal és a tiszai átkelő), továbbá a négyes tájtalál-

kozó vásárhely jellege az új határmegvonással igen sokat veszített értékéből. S ami megmaradt ezekből az energiákból, az is csökkent, mert csupán az új országterület csekély forgalmára támaszkodhatott. Ez azt jelentette, hogy Szeged kereskedelme számára teljesen elvesztette a Bácskát; a Bánátból csupán a Marosszög kis területe maradt meg, ugyanez a kistáj a tiszai átkelő táplálására; a tiszai hajózás lefelé nagyon összezsugorodott, de erősen csökkent a felfelé irányuló, és a marosi is. A vonzástérület déli kiesése helyébe északról kellett pótlást keresni. Ehhez mindenekelőtt a Duna—Tisza közének, a Szegedtől északra fekvő Tisza-völgynek és a tiszántúli területeknek Szegedhez kapcsolódó forgalmi feltárása vált szükségessé.

Az 1919—1945 közti korszakban a hiányzó forgalmi feltárások közül legfontosabb a 69 km hosszú és 24 állomással ellátott Szegedi Gazdasági Vasút megnyitása volt, 1927-ben. A 76 cm nyomközű vasút vonalvezetése, szegedi végállomásának elhelyezése ugyan hibásnak bizonyult, azonban maga a tény, hogy a Duna—Tisza közén Szegedtől nyugat és délnyugat felé levő tanyavilág a vasút révén nagy fejlődési lehetőséghez jutott, ropant jelentőségű. A tanyai vasút forgalma természetes módon Szegedre irányul, és ezt a várost táplálja. Még akkor is így lenne ez, ha nem maradt volna el bekötése a Kiskunhalas—Kelebia közti nagyvasúti fővonalba, aminthogy nem csökkenti a kisvasút fontosságát Szeged számára az sem, hogy 1950 óta a tanyák községekké alakultak, és így jogilag függetlenültek Szegedtől. Csak sajnálni lehet, hogy nem készült szabványos nyomközűre a vasútvonal, mert akkor már közelebb lennének a végcélhoz: Szeged szélességi körén teljesértékű vasútvonalra van szükség a Duna—Tisza közén. Jelenleg ebből még a Kelebiától keletre Ásotthalomig és nyugatra Csikériáig terjedő, kb. 20—25 km-es szakasz hiányzik, s hozzá természetesen a Szeged Ásotthalom közti vonal átépítése szabványos nyomközűvé [16].

A Duna—Tisza köze Szegedtől északnyugatra eső, Kiskunhalasig, Kiskunmajsáig terjedő részének kielégítő forgalmi feltárása a város szempontjából ebben a korszakban is elmaradt. Nemi útépítés, a szikelt utak szaporítása, autóbuszjáratok beállítása történt mindössze, de az ezen területről származó forgalom Szeged számára még ma is csupán lehetőség, és nem valóság. Pedig a jobb nyugati összeköttetés adta volna meg a lehetőséget arra, hogy Szeged kapcsolatai megjavuljanak a Dunántúllal, a bajai és dunaföldvári dunahidak révén!

A Tiszavölgy Szegedtől északra fekvő jobbparti részében, főleg Szeged—Csongrád közt hiányzó vasúti összeköttetés pótlására autóbuszjáratokat helyeztek üzembe. Ezzel a megoldással némileg fejlődött a Csongrádig terjedő tiszavölgyi terület, s javult kapcsolata Szegeddel. Az autóbuszközlekedés az érdeklét 8 mai község (Sándorfalva, Dóc, Sövényháza, Pusztaszer, Baks, Csanytelek, Tömörkény, Felgyő) és Szeged kapcsolata számára természetesen nem teljes értékű megoldás.

A tiszántúli részből a korábbi intenzív bánati kapcsolatok folytán igen jó Szeged összeköttetése a Marosszöggel. Nem állítható azonban ugyanez a Maros jobbpartjáról. A Hódmezővásárhely—Tápé—Makó közti tekintélyes területről Szegedre csak kerülővel és akadályokkal — tápéi komp — lehet terményeket eljuttatni: a város északkeleti szomszédságá-

ban valósággal forgalmi holttér van. Ennek megszüntetése Szeged új helyzetében nagyon fontos lett volna, azonban nem történt meg. Általában keveset nyert Szeged forgalmilag a Tiszántúl felé, holott ebben az irányban egészen Debrecenig nincs olyan nagyságrendű, kultúrájú és urbanizáltságú város, mint Szeged.

A korábbi Budapest—Temesvár közti nagy transzverzális forgalom útjainak szerény pótlásaként tekinthető a *transzkontinentális út* 1935-ben megépített szakasza. Ezzel Szeged bekapcsolódott abba az egyáltalában nem jelentős nemzetközi forgalomba, amely ezen az úton bonyolódik le.

Helyi energiák tekintetében az 1919—1949 közti korszak nyereségekkkel és veszteségekkkel egyaránt rendelkezik [3].

Gyarapodás a közúti hídnek a második világháború utáni korszerű újjáépülése. Ugyan ide tartozik a piacok rendezése, a marxtéri kocsipiac kikövezése, a külvárosi utcaburkolások és a városfeltöltések (Kisbúvartó, Csillag tér, Kálvária tér, Marx tér). Sokat haladt előre a város vízvezeték-ügye, főleg a külvárosokban. Megnövekedett a vízvezetékellátó anyakutak, közkifolyók száma, a vízvezetékek hossza (ma már mintegy 130 km!). A vízműtelepet korszerű villamos üzeművé építették át. Nagy esemény Szeged helyi energianövekedése szempontjából a 953 m mélységű *Anna-kút* megnyitása (1928). Az 50°-os hévíz 200-nál több vagonnyi szén megtakarítását jelenti, és azt, hogy a város értékes gyógyhatású forráshoz jutott.

Az *értéknövelő építkezések* közül első helyen az egyetem végleges elhelyezésére szolgálókat kell megemlíteni. Ezek összekapcsolódtak a Tanárképző Főiskolának 1929-ben történt Szegedre helyezésével és a csanádi püspökség, valamint a Fogadalmi-templom építkezésével. Mindezek révén a régi Palánkban korszerű, szép, a szegedi várostest számára kívánatos vertikálisan terjeszkedő városrész keletkezett. Egyébként az egyetem, a főiskola és egyéb iskolaalapítások révén Szeged *kultúrközpont* jellege még jobban megerősödött, sőt a Fogadalmi-templom előtt idegenforgalmi-nevezetességgé lettek egy időben a szabadtéri játékok. A tiszai partfürdő kiépítésével és a marosi homokkitermelés fokozásával pedig a két folyóból nyerhető helyi energiák gyarapodtak.

A helyi energiakészletet ért legnagyobb károsodás az volt, hogy a *várostest egysége az első világháborút követő városszéli lakótelepek létesítésével felbomlott*. Ezek a telepek az átfogó várospolitikai hiányának világos bizonyítékai. Mintegy 30-ra tehető azoknak a telepeknek a száma, amelyek a történeti várostest fejlődésével szöges ellentétben, legnagyobb-részt ötletszerűen, a pillanatnyilag jelentkező igények legkisebb ellenállásába ütköző kielégítéseként jöttek létre. A Petőfi, Béke, Hattyas, József Attila telep — hogy csak a nagyobbakat említsük — *még a település elemi feltételét képező vízbiztonsággal sem rendelkezik*, amint ezt az 1941 körüli erősen belvizes évek szomorúan bizonyították. A helytelen teleplétesítésekkel Szeged városrendezői az 1919 utáni korszakból terhes örökséget vettek át, és ugyancsak gondot okoz számukra olyan terv alkotása, amelyben a telepek lakói kielégíthetik városi igényeiket, de ugyanakkor a feltétlenül végrehajtandó közművesítések nem terhelik meg túlságosan az egyeseket és a közületet. Bár a beállt települési szétzóródás az urbanizált-

ság nagy kára, mégis meg kell jegyezni, hogy a városterület talajértékben gyarapodott a sok kert létesítésével.

A szegedkörnyéki belvizrendezés nagy munkájával összefügg a *Fehértó* 900 holdjának tógazdasággá alakítása. (1932). A tógazdaságba a Tiszából Algyőnél vezet be egy csatorna, míg a kivezetés a Matyér révén a röszei Holt-Tiszába történik.

A nagykorúton kívüli lakosság jelentős növekedésével kapcsolatban *súlyosbodott a megoldatlan csatornázási probléma*. Városrendező mérnökeink a csatornázást *kulcskérdésnek tekintik*, amely minden egyéb városfejlesztést akadályoz, néha teljesen lehetetlenné tesz. [22].

Csökkenő Szeged helyi energiája a vasúti hídnak 1944-ben történt felrobbantásával. Ez idő óta a város többé nem vasúti átkelőhely, és kényszermegoldásként vonatpótló gépkocsik bonyolítják le a két oldal között a vasúti forgalmat. A kérdések sokirányú összekapcsoltságára azonban jellemző, hogy a vasúti híd megsemmisülésének előnye is van: kevésbé akadályozottá vált ezáltal az árvizek levonulása, jóllehet a tetőzési szint 1932-ben már 101 cm-rel meghaladta a nagy árvizét.

Összefoglalva az 1919—1949. közti három évtizedet: *a város szűkebb, de realisabb életlehetőségek alapjára került*. A kiutat kereső városfejlesztési tervekben, ankétokon határozott vonásokkal rajzolódtak ki Szeged sajtóproblémái és azok megoldási lehetőségei. Mindezekben szakemberek nevelődtek ki és olyan szaktanulmányok keletkeztek, amilyenek korábban nem voltak. Nagy értékek ezek Szeged jövő fejlődéséhez!

Jóllehet *gazdaság-társadalmi határvonalat nem 1949 jelent*, mégis indokolt ettől az évtől Szegeden új városfejlesztési korszakot számítani, mert 1949 után Szeged alapjaiban megváltozott közigazgatási határok közé került. Az eredeti 816 km²-ből 109 maradt meg Szeged területének. A csaknem teljesen elcsatolt tanyavilágban 9 új község (Szatymaz, Balástya, Csengele, Domaszék, Zákány, Csorva, Mórahalom, Ásotthalom, Rösze) létesült.

Helyzeti energiák tekintetében a megelőző korszakhoz képest változás nincs. A kapcsolatok Szeged és a környező négy táj közt a közlekedés fejlesztésével bensőségesebbé váltak. Néhány évi szünetelés után 1955-ben újra megindult a tiszai hajózás. Erősen fellendült a Maroson a homok- és murvaszállítás.

Az 1957 elejéig eltelt 7 év óta szembevetendő a helyi energiák gyarapodása. A jobbparti városrészben nagyteljesítményű, 502 m mély artézi kútát fúrtak, számos nagy bérház épült a Marx-tér környékén, jelentős területen útburkolást hajtottak végre, a tiszaparton új főgyújtócsatornát és átmenelő telepet építettek. Szentmihálytelek és más városzéli lakótelep villanyáramhoz jutott. A várost nyugatról övező erdősáv kialakítása érdekében 100 kat. holdas erdősítés történt.

Igen előrehaladott Újszeged kisközművesítése, villamosítása, magasnyomású vízhálózattal való ellátása, csatornázása, út- és gyalogjáróburkolása, parkosítása; ugyanitt nagyarányú kertes családi lakóházépítkezés indult meg. 1957 januárjában üzembehelyezték a »Haladás« termelészövetkezet újszegedi főmajorjának területén, a Holt-Marostól keletre az új, 991 m-es mélységből fakadó hévforrást. Vize 53°-os, de mennyisége az

Anna-forrásának négyszerese (2000 l/perc). Újszeged kert-, üdülő- és fürdővárosi fejlődéséhez értékes természeti tényezőt nyert ezzel.

Jelentősen bővült a város ipari üzeleinek köre. Megépült a Szegedi Textiművek, mint léendő kombinát modern gyártelepe.

A várost bekapcsolták az országos villamos energiahálózatba, s innen 8 irányban ágaztattak szét 20 és 35 kV-os távvezeteket.

Az öthalmi 1000 holdas kísérleti gazdaság beállítása és építkezései, életképes termelőszövetkezetek alakulása, a paprikabeváltó teljes modernizálása, a Fehértó halgazdaságának 1440 kat. holdra történt kibővítése, új kertgazdaságok és az öntözéses gazdálkodás térnyerése a mezőgazdaság, illetve a mezőgazdasági ipar fejlődésének fontos állomásai.

A *téglagyári kitermelésre történő felszínrombolás* a Cserepes-sori téglagyár 1957 januárjában történt üzembeszüntetésével *megszűnt*. A volt rókuszi téglagyár anyaggödreinek betöltése városi szeméttel eredményesen halad előre. Mindkettő a város településére alkalmas felszínének védelmét szolgálja és gyarapítja, helyreállítja a város energiáit.

1949 óta rohamosan javult a városi tömegközlekedés. Kiskundorozsmára, az újszegedi vasútállomáshoz és a gazdasági vasút tiszai átrakó pályaudvaráig villamosvonalak épültek ki. Új autóbuszjáratokat állítottak be a környékkel való jobb összeköttetés szolgálatába és 6 járat létesült a város belső forgalmának jobb lebonyolítása érdekében.

Sorozatosan készülnek — jórészt nagy anyagi áldozattal — földtani, hidrológiai, építési altalajvizsgálati, mezőgazdasági, területrendezési stb. résztanulmányok és teljes csatornázási, valamint vízrendezési tervek. Elkészült Szeged összefüggő településterületének új 1 : 5000 mértékű légi-felvételű térképe, folyamatban van a város részletes új szintezési felvétele.

Mindezek nemcsak értékes alapvetései a tervszerű városfejlesztésnek, hanem beszédes bizonyítékai annak is, hogy *Szeged városfejlődése általános érdeklődés tárgya. Szegedért szívesen dolgozik népe: fizikai és szellemi munkások, tudósok, művészek egyaránt. A város társadalmának ez az egysége — magasabb szintézisben — ugyancsak helyi energiaként fogható fel.*

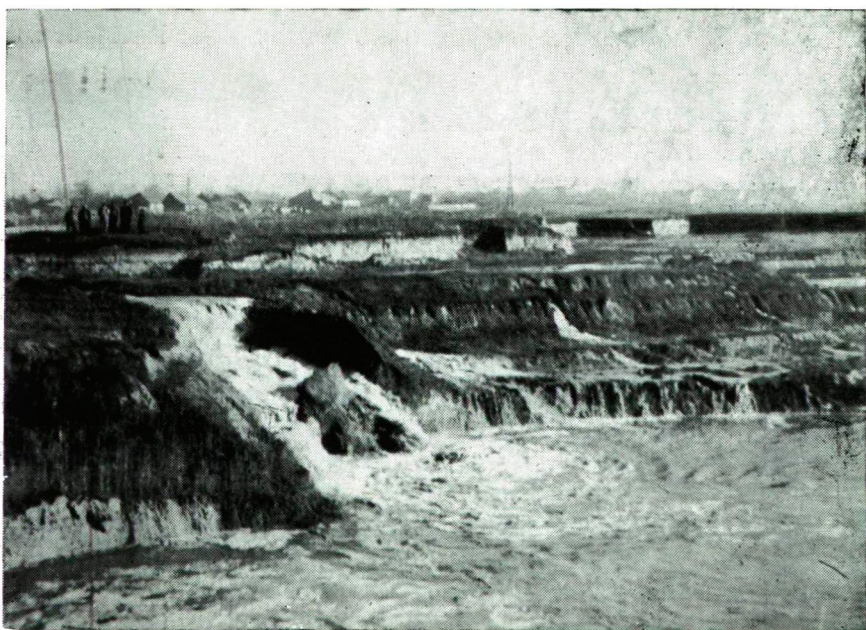
*

Az 1957. évi állapot szerint Szeged területe 112 km² (19,5 ezer kat. hold), lakossága pedig kb. 97,5 ezer fő. Ebből mindössze 1400-ra tehető (1,5%) a külterületi lakos.

A város vonzásköre a déli és délkeleti alföldi országrészre, nagyjában Csongrád, Békés, Bács-Kiskun és Szolnok megyére terjed ki.

Mint tiszai átkelőhelynek országos, sőt az egész Kárpátmedencére kiterjedő nagy fontossága van, bár az ebből eredő forgalma jelenleg csekély.

Szeged hat *vasútvonal* (Budapest, Békéscsaba, Makó, Tiszasziget és Pusztamérges, illetőleg Ásotthalom) és tizenöt *autóbuszvonal* kiindulóhelye (Budapest, Kiskunhalas, Forráskút, Kübekháza, Dóc, Sándorfalva, Tiszasziget, Csongrád, Deszk, Szőreg, Kiskundorozsma, Tápé, Kalocsa, Baja, Tótkomlós felé). Három irányban közlekednek Szegedről *légi járatok*: Budapest, Pécs és Békéscsaba felé. A Tiszán és a Maroson hajózási lehetőségek vannak. Tizenegy *műút* vezet szét innen: Budapest, Kiskun-



A szegedi Cserepes-sori téglagyár sok évtizedes anyagkitermelésével 14 m-ig terjedő mélységben és mintegy 15 kat. hold területen pusztította el a városi építkezésre alkalmas körtöltésen belüli, igen értékes települési szintet. 1957 januárban az üzemet beszüntették és a régi anyaggyödrök tófűzéréből a partmenti házakat is veszélyeztető vizet a legutóbbi anyaggyödrbe vezették. A földkúszób átvágási helyén órákon át zuhatagszerűen ömlött a víz.

majsa, Kiskunhalas, Baja, Röske—Szabadka, Gyálarét, Tiszasziget, Makó, Tápé, Hódmezővásárhely és Csongrád felé. Szeged az Alföld déli felének természetes forgalmi központja.

A város környékének sok jó talaja és az agrárgazdálkodásra kedvező éghajlata van. Ez az östermelő lakosságnak a történetileg kialakult termelő eljárásokban való jártasságával és az öntözés bő lehetőségeivel együttesen záloga az intenzív szántóföldi és kertgazdálkodás, a zöldség-, virág- és gyümölcsstermesztés, továbbá az állattenyésztés erős jövő fejlődésének: [17].

A pleisztocén és levantei rétegek bőséges, jó minőségű, langyos háztartási vizet szolgáltatnak. Az artézi kutak száma meghaladja a 220-at.

Mélyfúrásokból táplálkozó bővizű hő- és gyógyforrásai számos üzemet táplálnak. E téren még igen nagyok a lehetőségek.

A Tisza okszerű gazdálkodással biztosítja az öntözésen kívül a Fehértó jelenlegi területét meghaladó halgazdaságok vízszükségletét.

A Tisza és Maros jó üdülési és sportalkalmakat nyújtanak. A város és a környező táj egyes részei joggal tartanak számot idegenforgalmi érdeklődésre is.

Szeged építőipara nyersanyagként a mélyrétegű, téglagyártásra alkalmas agyagra, továbbá a Márosból nyerhető élesszemű homokra és murvára támaszkodik. Az élelmiszerek feldolgozásával kapcsolatos iparágak, a textil- és fafeldolgozó ipar Szegeden természeti előnyökkel és értékes ipari hagyományokkal rendelkezik. Széleskörű Szegeden az egyéb ipar is. A városnak nagy karbantartó és szolgáltató ipara van, és kiterjedt a rak- tárgazdasági szerepe.

A város, a Csongrád megye, kb. 1/3 részét kitevő nagyságú (30 község, mintegy 120 ezer lakó) szegedi járásnak a székhelye. Számos vonatkozásban hivatalos szervezési és igazgatási központja az egész megyének: megyei bíróság és ügyészség, katonaság, rendőrség, tűzrendészet, vasút, posta, autóközlekedés, áramszolgáltatás, egyéb állami szervek és intézmények, vízügy, tervező iroda, állami vállalatok, róm. kat. egyházigazgatás, mezőgazdasági kísérletügy, begyűjtés és nagykereskedelem, oktatás- és népművelésügy stb. E hatáskörök egy része messze túlterjed Csongrád megyén. Szegednek nagy a természetes hatósugara, klinikái, kórházai, egyéb egészségügyi intézményei, egyeteme, főiskolái, szakiskolái (védőnői és ápolónői képzőintézetek, tanítóképzők, óvónőképző, zeneművészeti szakiskola, közgazdasági, erdészeti, gépipari, textilipari, építőipari technikumok stb.), kulturális és művészeti intézményei, magasabb igényeket szolgáló ipara, kereskedelme, s a mind ezekből együttesen adódó urbanitása révén.

A táji, gazdasági és politikai-igazgatási-szervezési jellegű városképző tényezőkön kívül Szeged leltárának kimagasló tétele nagy fennállási energiája, sorozatosan elkészült modern városfejlesztési tervei, régi városi kultúrája, a város sorsa iránt messzemenően érdeklődő magasszínvonalú értelmisége, a város és táj lakosságának általános munkafegyelme, józan-sága, továbbá számos egyéb erkölcsi értéke.

Mind ezek együttesen biztosítják Szeged számára a további fejlődést.

A szegedi hatókörzet, a szegedi kistáj és a szegedi összefüggő településterület (Nagy-Szeged).

A várossal kapcsolatos valamennyi tudomány (földrajz, településtudomány, szociológia stb.) és a gyakorlati élet egyetért abban, hogy a várost mindenkor környezetével együttesen, azzal kölcsönhatásaiban kell vizsgálni. Ha a táji kapcsolatokat elszakítva a várost egymagában szemléljük, az eredmények és következtetések irréalissá válnak.

A város és tája közti kapcsolatok minőségi elemzését a mindenkori cél szabja meg, a területi vonatkozásokban azonban geográfus módszereket kell alkalmazni. Csakis így dönthető el, hogy a szükséges kapcsolatfeltárások a város és környezete közt melyik és mekkora területen végzendők el. PÁLFY—BUDINSZKY szerint [21] a környezet határát kétféleképpen vonhatjuk meg. Egyfelől tanulmányozni kell a várost övező azon szűkebb teret, amelyen belül már ma is közvetlen városi életjelenségek tapasztalhatók (pl. városias építkezés, közművesítés, tömegközlekedés). Másfelől számbajön egy jóval nagyobb terület, amelynek határán túl a városnak — gyakorlatilag — már nem mutatkoznak hatásai.

A természeti földrajz a földfelszint tájakra bontja, és sokféle szempontból vizsgálja a tájegységet alkotó tényezőket. A váltakozó minőségben és intenzitással működő tényezők hatásterületét a vizsgálat különleges szempontjai szerint tagoljuk más-más tájakra. A domborzati, éghajlati, vízrajzi, talajtáj stb. határai természetesen egymást sokszorosan átfedik, bár a természeti, földrajzi tényezők összegezése alapján kijelölt tájak meglehetősen homogének. Éppen ezért a táj nem fikció, hanem objektív valóság.

Átvitt értelmezéssel, de a mindennapi életben gyakran beszélünk olyan területekről, amelyeknek határait nem természeti földrajzi alapon, hanem más szempont szerint vonták meg. A vizsgáldálkodási, növénytermesztési, állattenyésztési stb. »tájak« az említett szempontok alapján bizonyos egységes tulajdonságokat mutató területek, és az egység létrejöttében erősen, gyakran döntő módon érvényesülnek a társadalmi-gazdasági tényezők. Ilyen értelmezésben különböztetünk meg települési tájakat, s azokon belül városi tájakat. Valamely város tája tehát nem természeti földrajzi egység, hanem a névadó város funkcióinak kifejtési területe. A város tája — ellentétben a homogén természeti földrajzi tájjal — eltérő tulajdonságú részeket egyesít, hiszen a város helyzeti energiáinak egyik legfontosabbika éppen az, hogy különböző tájak érintkezésénél, vásárvonalon fekszik.

Az előbbi gondolatmenet szerint a város tájminimuma a központi mag körül az a terület, amelyiken a települések egybeépültek, vagy legalábbis a központ és az egyes szélső települési gócok között az összeköttetés már létrejött, a helyi forgalmi hálózat révén pedig összekapcsolódott.

A szegedi tájminimum Szeged, Kiskundorozsma, Szőreg és Tápé összefüggő településterülete. A város és a környező községek összeépülése egyébként világosan kirajzolja a helyzeti energiák fő irányvonalait is. Kiskundorozsmával és Szőreggel a nagy kárpátmedencei transzverzális szárazföldi útvonal, Tápéval pedig a tiszai és marosi hajózási mentén való fekvés miatt épült össze a város. A Tisza mentén lefelé Szeged terjeszke-

[illegible]

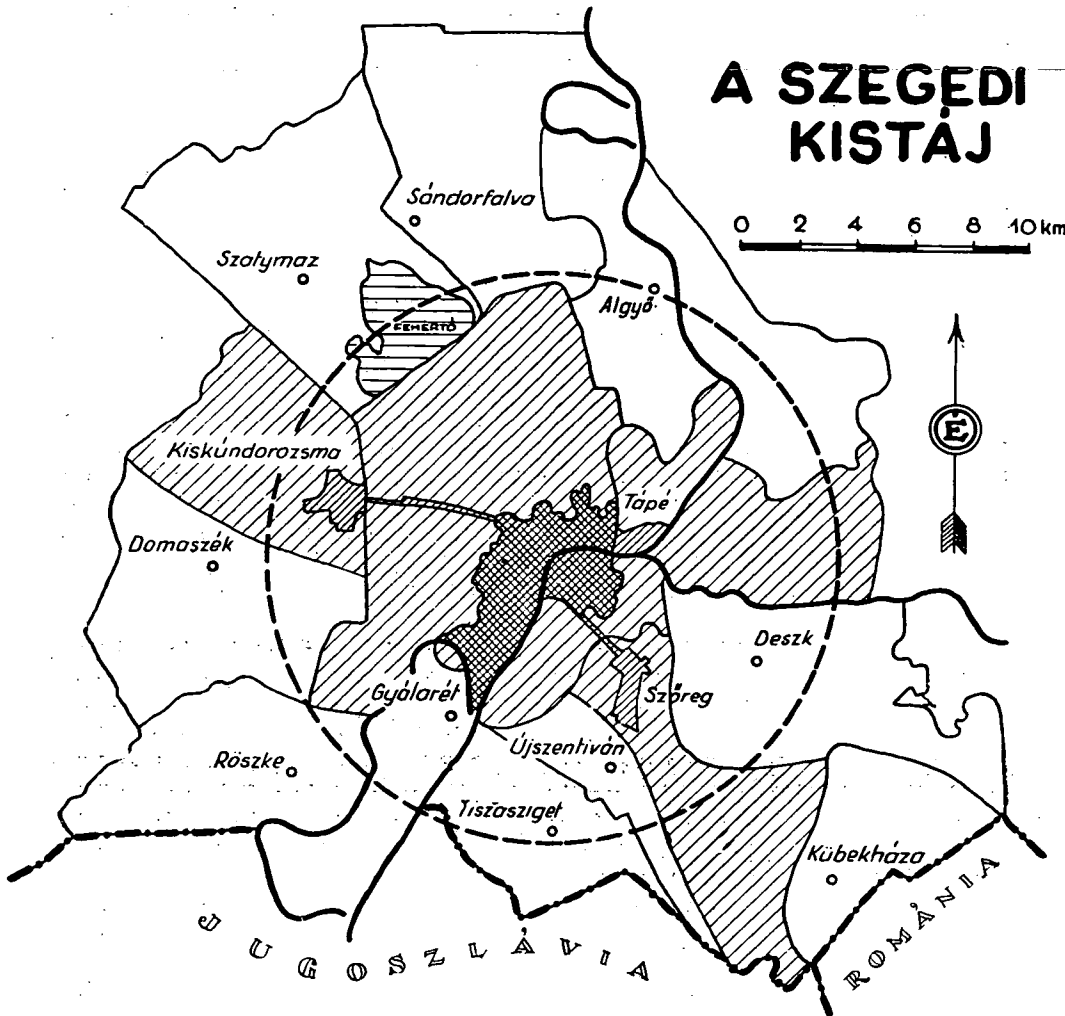
dése hovatovább a Gyálaréttel való összeépülésre vezet. Magát a második világháború után létesült új falut különben — földrajzilag — Szeged déli kirajzásának kell tekintenünk.





Az összefüggő szegedi településterületet a közelmúltban — egy ideig — építésműszakilag hivatalosan is egyesítették. A mintegy 30 km² nagyságú és kb. 115 ezer főnyi (1957) települést — településföldrajzilag — Nagy-Szegednek nevezzük.

A környezet másik, külső határa veszi körül a városi tájmaximumot. Ennek legszélső pontjain túl a tájnévadó város funkcióit gyakorlatilag már nem érvényesíti, illetőleg a környékre kisugárzó városi hatások egy másik, urbanításban hasonló értékű városból erednek. A városi tájmaximumot hatásterületnek mondhatjuk; néha ható- vagy vonzáskörnek is nevezik. Elhatárolására a település- és gazdaságföldrajz számos módszert alkalmaz (vasúti és közúti forgalom, telefonbeszélgetések, piaci felhozatal lemérése, bejáró dolgozók szállására stb.), de az eredmény mindenkor csak széles sáv, nem pedig éles vonal. A hatásterület a politikai-gazdasági helyzet változásaival szorosan összefügg és időbelileg érzékeny műszerként jelzi a városfejlesztő energiák apadását-duzzadását. Megállapítására a reprezentatív statisztika módszerei is alkalmasak. Néhány kiragadott, fontos, és a városra jellemző funkció területi rögzítésével és ezek összevonásával a hatásterület sávja gyakorlatilag helyesen kirajzolható. Települési szempontból egyébként sincs különös fontossága a hatásterület exakt, pontos elhatárolásának.

Szeged hatásterületét rajzunkon a délkeleti-déli országhatár, a Duna, majd a Soltvadkert—Lakitelek—Tiszaföldvár—Gyoma közti vonal, végül a Sebes-Körös közti országrészben jelöltük meg. Ezek szerint Szeged hatásterületéhez tartozik az ország lakosságának 1/8 része (Budapest nélkül 1/6-a), területének pedig 1/6 része. Az Alföld tájaiból a Duna—Tisza köze kisebbik déli felét, a déli Tiszavölgyet, a Tiszazugot és a Sebes meg-Hármas-Köröstől délre eső Tiszántúlt foglalja magában. Megyék szerint Csongrád teljesen, Békés csaknem egészen Szeged hatásterületében van, Bács-Kiskun megyének déli-délkeleti nagyobbik fele, Szolnok megyének pedig déli negyede. A hatásterülettel a Duna vonala mentén Pécs, az Alföldet átszelő vonal mentén kb. Gyomáig Budapest, majd attól keletre Debrecen hatásterülete érintkezik. Feltűnő, hogy Szeged a területnek korántsem közepén fekszik, hanem a déli szegélyen. Csupán nyugat-kelet irányban arányos a város távolsága hatásterületének szélétől: Mohács környékén 110, a Sebes-Körös hazánkba lépése vidékén pedig 140 km-en felüli Szeged hatósugara. Jóval csekélyebb a nagy transzverzális út mentén (60 km), és a Tisza mellett felfelé haladva (80 km). A Szeged központtal rajzolt koncentrikus körívek majdnem mindenütt alig félkörök csupán. Már 10 km-es sugártávolságban sem zárulnak; a Tisza mentén lefelé 10 km-nél kisebb az út az országhatárig. Ez Szeged történelmileg kialakult hatásterülete nagy déli kiterjedésének a bizonyítéka. Rávilágít a rajz arra, hogy Budapest túlsúlya miatt Szegednek már a Kiskunfélegyháza környékén levő területek forgalmi felfűzésére is nagy gondot kell fordítania. De jól megmutatja a rajz azokat a lehetőségeket is, amelyek Szeged számára még a Körösök vidékén és a Bácskai-löszháton fennállanak.

A SZEGEDI KISTÁJ



- A 10 KM-ES KÖR HATÁRA
-  SZEGED ÖSSZEFÜGGŐEN BEÉPÍTETT TERÜLETE
-  ÉPÍTÉSMŰSZAKI SZEMPONTBÓL EGYSÉGES TERÜLET (NAGY-SZEGED) KÖZSÉGEINEK HATÁRA
-  AZ ELŐBBI TERÜLET BEÉPÍTETT RÉSE
-  KÖZSÉGHATÁR

A tájminimum és tájmaximum között szükségesnek mutatkozik egy városi kistájhatár kijelölése is. A város körüli azon területet állapítja ez meg, amely nem csupán az összeépítettségben, hanem a természeti földrajzi tényezők és a gazdasági tevékenység, azaz a város teljes földfelszíni életszintézisében elsődleges hatásterület. A város közvetlen környékének földtani szerkezete, domborzata, éghajlata, vízrajza, talajviszonyai, növényzete van legerősebb hatással nemcsak az összefüggő településterület hasonló jegyeire, hanem a város termelő tevékenységére is. Ugyancsak igen szoros és összetett kapcsolatban áll a közvetlen környék a város ellátottságával, élelmiszer és ipari nyersanyagok, munkaerő tekintetében, elsődleges felvevőpiaca és üzleti forgalma, a természetjárás, sportolás stb. lehetőségei szempontjából. Röviden ismét csak azt mondhatjuk, hogy az élet ezernyi szálával fűződik a város közvetlen környezetéhez, s ez a keret erősen hozzájárul a város általános jellegéhez. Ezt a városkörnyezetet mondjuk a város kistájának.

A természeti földrajz és gazdasági-társadalmi tényezők sokaságának folyton ingadozó súlyát kellene lemérni és valamiféle különleges, egységes értékekben kifejezni, hogy a városi kistáj kiterjedését exakt módon meghatározhassuk. Ez mindenképpen szerfelett bonyolult és feltétlenül vitatható módszer lenne. Szerencsére az élet — amelynek eltagadhatatlan realitása a városi kistáj — a számokkal alig megfogható tényezőket leméri és szintetizálja, és főleg két gazdasági földrajzi jelenség révén könnyen rögzíthetővé teszi a városi kistáj határait. Ezek: a városi közlekedésnek ún. szomszédos forgalmi köre, és a piacra felhozott termények származásából megállapíthatóan a város élelmiszerellátási köre. Mindkét jelenségnek kiterjedt irodalma van. Ebből kitűnik, hogy a városi kistáj területe — egyező egyéb természeti és gazdasági tényezők esetén — a város urbanizáltsági fokával és lakosságszámával arányos. Időbelileg a forgalmi eszközök tökéletesedésével köre egyre tágul. Erősen urbanizált nagyvárosnak manapság a legintenzívebb hatásirányokból százkilométeres sugarú kistája is lehet. Budapest kistájába feltétlenül bele kell számítanunk pl. Ceglédet, Vácot is.

A szegedi kistáj mérlegelésünk alapján tizenhárom környező községre terjed ki. Ezek: Algyő, Deszk, Domaszék, Gyálarét, Kiskundorozsma, Kübekháza, Röske, Sándorfalva, Szatymaz, Szőreg, Tápé, Tiszasziget és Újszentiván. A szegedi kistáj területét — egyéb lehetőség híján — a községek közigazgatási határával vontuk meg. Így a városközpontból mért sugártávolságok némileg félrevezetőek a táji és gazdasági erők hatásfokát illetően. Az országhatár kis beugrásától eltekintve a szegedi kistáj mindenütt kitölti a 10 km-es kört, sőt azt nyugati felében a községek beépített része is mindenütt felülmúlja. A 10 km-es körön alig terjed túl Szeged kistája a Marostól északra és a Tiszától keletre. A forgalmi holtteret tehát ebben a keretben is kiütöközik. Annak, hogy Kübekháza határában a kistáj jóval túlnyúlik a 15 km-es sugártávolságon is, nincs különösebb jelentősége. Csekély értékű és gyér népességű (76/km²) községhatárról van itt szó, amely forgalmi intenzitásban nem is mérhető össze a hasonló távol-ságban északnyugatra levő Szatymazzal.

A szegedi kistájnak Szegeddel együtt mért területe több mint 114¹/₂ ezer kat. hold (= 663 km²), az 1957. év elejére kiszámított lakossága pedig

mintegy 150 ezer fő. A Szeged nélküli kistáj (95 ezer kat. hold = 540 km² és 50 ezer lakos) Duna—Tisza közti részének népsűrűsége 115, a Tiszavölgyre és a Maros-szögére eső területé pedig 80—80. Jól mutatja ez az egybevetés, hogy Szeged kistájának súlyterülete a várostól északnyugatra és nyugatra van. Különösen aránytalanul csekély kiterjedésű a kistáj a Marostól északra eső tiszántúli környegyedben.

A várossal egybekapcsolt életű földrajzi környezet területi tagolását a felsorolt három kategóriával (egybefüggő településterület, hatásterület, kistáj) korántsem tekinthetjük teljesnek. A különböző értelmezésű tájak nem merev elhatárolású, egymásba tolnakó skatulyák, hanem rugalmas határu testek, amelyek szinte észrevétlenül mennek át egymásba. Környezetkategóriája Szegednek a Duna—Tisza közéről Szeged felé gravitáló belvízi gyűjtő, a Tisza vízterülete, az ország, a nyugati szelek öve, a szegedi paprikaexport területe stb. — a felsorolást folytathatnánk!

Megítélésünk szerint *a városfejlesztés legtöbb térbeli, természeti földrajzi lehetősége a kistájban áll rendelkezésre*, legalábbis Szeged esetében. A szegedi kistajat kell tehát beható vizsgálat alá vonni, hogy a várost befolyásoló természeti földrajzi tényezők kártevésének kiküszöbölésével, a gyarapodást biztosítóknak pedig kiaknázásával városunk fejlődését szolgálhassunk.

IRODALOM.

- [1] Banner J.: Szeged települése (Föld és Ember V. évf. p. 1925. 18—38.)
- [2] Bálint S.: A szegedvidéki néprajzi kutatás eredményei és feladatai (Csongrád vármegye 1938. p. 21—25.)
- [3] Berzenczey D.: Szeged város alkotásai a háború után (Csongrád vármegye 1938. p. 93—100.)
- [4] Borbíró V.—Valló I.: Győr városépítéstörténete. Budapest. 1956. pp. 323.
- [5] Eperjessy K.: A települési rend bomlása (Magyar művelődéstörténet III. köt. Bp. é. n. p. 129—158.)
- [6] Eperjessy K.: Politikai és gazdasági elemek a Maros folyó történetében (Klly. a Károlyi Árpád Emlékkönyvből) Bp. p. 1933. 142—152.
- [7] Eperjessy K.: Szeged legrégibb látképe (Föld és Ember VIII. évf. 1928. p. 1—3.
- [8] Eliás R.: Szeged vonzásterülete (Földrajzi Értesítő III. évf. 1954. p. 725—733.
- [9] Farkas L.: Vedres István élete és működése Szeged 1937. pp. 123.
- [10] Imre J.: Szeged környékének talajtani viszonyai (Előadás a M. Földr. Társaságban 1955-ben. Kézirat.)
- [11] Királyi Król O.: Talaj és éghajlat szerepe a városrendezésben (Városfejlesztés, városrendezés, városépítés Bp. 1940. p. 582—592.)
- [12] Kocsis J. E.: Szeged város vizei (Csongrád vármegye 1938. p. 12—14.)
- [13] Kogutowicz K.: Szeged emberföldrajzi problémái (Föld és Ember VII. évf. p. 1—20.)
- [14] Kogutowicz K.: Szeged földrajzi viszonyai (Szeged városépítési problémái 1934. p. 22—30.)
- [15] Kogutowicz K.: Szeged földrajza (Csongrád vármegye 1938. p. 4—12.)
- [16] Koren E.: A vasúti, vízi és légiforgalom kérdései (Szeged városépítési problémái Szeged 1934. p. 89—139.)
- [17] Korpás E.—Pálmai M.: Szeged környékének talajföldrajzi vázlata (Földrajzi Értesítő IV. évf. 1955. p. 77—87.)
- [18] Mendöl T.: Die Stadt im Karpatenbecken Bp. 1944. pp. 148.
- [19] Mendöl T.: Szeged (Élet és Tudomány IX. évf. 1954. p. 559—564.)
- [20] Pálffy—Budinszky E.: Szabadterületek és zöldterületek (Szeged városépítési problémái Szeged 1934. p. 141—162.)
- [21] Pálffy—Budinszky E.: A városkörnyékvizsgálat szerepe a városépítésben (Városfejlesztés, városrendezés, városépítés Bp. 1940. p. 227—239.)

- [22] Pálffy—Budinszky E.: Szeged városrendezésének természeti, földrajzi és társadalomgazdasági alapvetése (Előadás a M. Földr. Társaságban 1957-ben. Kézirat.)
- [23] Pálmai M.: A szegedi városföld (Földrajzi Értesítő III. évf. 1954. p. 585—593.)
- [24] Pálmai M.: A szegedkörnyéki vadvizek (Földrajzi Értesítő IV. évf. 1955. p. 39—47.)
- [25] Pálmai M.: Ein Beitrag zur Morphologie der Wohnhausblöcke der Stadt Szeged (Acta Geographica Szeged 1955) pp. 26.
- [26] Reizner J.: Szeged története I.—IV. Szeged 1899—1900. pp. 398, 367, 541, 650.
- [27] Rihmer P.: A városfejlődés mozgatóerői (Városfejlesztés, városrendezés, városépítés Bp. 1940.) p. 73—84.
- [28] Wagner R.: Az Alföld településeinek életritmusa (Tiszatáj I. évf. 1947. p. 69—74.),

ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ЭНЕРГИИ СЕГЕДА И РАЙОН ДЕЙСТВИЯ ГОРОДА

A. Надь Миклош

Подовно большинству городов, и Сегед образовался на месте сосредоточения географических энергий и тесно связан со своим краем. *Главные энергии его положения*: он построен вдоль судоходной реки Тисы, ниже устья ее наибольшей боковой воды, Мароша, на благоприятном тисском переправе диагонально пересекающего Карпатский бассейн пути, по линии ярмарк совпадения четорех местности. *Большие его местные энергии*: на пойме Тисы находится обвалованный островник значительного расширения, он получает много ценности от рек, имеет хорошие артезианские и кин-ящие истоки, его климат является благоприятным и разнообразным в своей окружности, здесь находятся в большинстве хорошие почвы. Город, в течении своей почти тысячелетней жизни приобретал значительную *энергию существования*. Географические силы города в различных общественно-экономических эпохах действовали по-разному; мы различаем девять таких эпох. Из оборотных пунктов является особенно значительным 1879, когда город был вполне разрушен наводнением Тисы. При восстановлении города главным принципом была *безопасность поселения*, которую желали осуществить с тисской защитной плотиной, с окружающей город кольцевой дамой и насилью города

Территория города теперь 112 км², а население 97,5 тыс. чел. Район действия города — это южная и юговосточная часть страны, он является ее транспортным, административным, промышленным и культурным центром.

В окружности города мы отличаем *минимум городского края* (спостроенный город и окружающиеся его деревни), *маленький край города* (Сегед и окружающиеся его 13 деревней), и *максимум городского края* (весь район действия города). В *развитии города самым важным является подробное изучение* географических, экономических и демографических условий *маленького края* (655 км²).

DIE GEOGRAPHISCHEN ENERGIEN VON SZEGED UND DER EINFLUSSBEREICH DER STADT

von

M. A. NAGY

Wie der grösste Teil der Städte, so hat sich auch Szeged an einer Konzentrationsstätte geographischer Energien entwickelt und ist mit der Gegend eng verbunden. *Die wichtigsten Energien der Lage*: Szeged ist am Ufer der schiffbaren Tisza, unmittelbar bei der Mündung deren grössten Zuflusses, der Maros, an einem günstigen Übergangsplatz über die Tisza an der das Karpatenbecken quer durchschneidenden grossen Strasse erbaut, wo sich die Marktlinien von vier Gegenden treffen. *Grosse örtliche Energien*: in dem Überschwemmungsgebiet der Tisza befindet sich eine überschwemmungsfreie Inselgruppe von beträchtlicher Ausdehnung; die Flüsse liefern der Stadt viel Wertvolles, es befinden sich hier gute Artesische Brunnen und Heissquellen, das Klima ist günstig, der Boden der Umgebung abwechslungsreich und meist gut. Während ihres beinahe tausendjährigen Bestehens hat die Stadt bedeutende *Seins-Energien* erworben. Die geographischen Kräfte der Stadt haben sich in

den verschiedenen gesellschaftlichen — wirtschaftlichen Zeitaltern auf verschiedene Weise geltend gemacht; man kann neun solche Zeitalter unterscheiden. Der wichtigste Wendepunkt ist das Jahr 1879, in welchem eine grosse Überschwemmung der Tisza die Stadt gänzlich vernichtete. Als Szeged von neuem erbaut wurde, war die *Sicherheit der Siedlung* das leitende Prinzip. Durch einen engeren Schutzdamm und den die ganze Stadt in weitem Kreise umringenden Ringdamm, sowie durch Auffüllen des Bodens versuchte man diesem Prinzip gerecht zu werden.

Szeged umfasst heute 112 km² und hat 97,5 tausend Einwohner. In den Anziehungsbereich der Stadt gehört der südliche und südöstliche Teil des Landes. Szeged ist das Zentrum des Verkehrs, der Verwaltung, der Industrie und der Kultur dieser Gegend.

Man unterscheidet ein *städtisches Gegendminimum* (die in einem erbaute Stadt mit den umgebenden Dörfern), eine *städtische Kleingegend* (Szeged und 13 Gemeinden der Umgebung) und ein *städtisches Gegendmaximum* (der ganze Einflussbereich der Stadt). Für die Förderung der Stadt ist die *eingehende Untersuchung der geographischen, wirtschaftlichen und Bevölkerungs-Verhältnisse der 655 km² umfassenden Kleingegend* am wichtigsten.